

Verkündet
am 18. Februar 1960

2123 094

■, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der S ■■■■■ Reederei-AG, vertreten durch
den Vorstand in B ■■■■ II, R ■■■■ gasse ■■■■,
Klägerin und Revisionsklägerin,
- nicht vertreten -
2. des Schiffseigners A. P ■■■■, Eigentümer des Kahns
"Ri ■■■■ 2" in Ro ■■■■, Ru ■■■■ ■■■■
Nebenintervenienten,
- Prozeßbevollmächtigter des Rechtsanwalt ■■■■
Nebenintervenienten:

gegen

1. den Schiffseigner P.S. van Ri ■■■■ in Ro ■■■■,
Eigentümer des Schleppbootes "I ■■■■",
2. den Kapitän Dirk Johannes van Ri ■■■■, Führer des
Schleppbootes "I ■■■■", bei dem Beklagten zu 1,
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr. ■■■■ -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 18. Februar 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision des Nebenintervenienten der Klägerin
gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesge-
richts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom
10. Juli 1958 wird auf Kosten des Nebenintervenienten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin der Schleppkähne "E-
13" und "E-23". Sie macht mit der Klage Ersatzansprüche in Höhe von 11.321,80 sfrs nebst Zinsen gegen beide Beklagte (den Beklagten zu 1 dinglich und im Rahmen des § 114 BSchG persönlich haftend) als Gesamtschuldner geltend wegen eines Schadens, der nach ihrer Behauptung ihr und Besatzungsangehörigen des ersteren Kahns, die ihre Ansprüche ihr abgetreten haben, als Folge eines Schiffsunfalles am 20. November 1956 auf dem Rhein bei Duisburg entstanden ist. Der dem Nebenintervenienten gehörige, 1290 to große Kahn "Ri-2" fuhr mit einer Ladung von 1288 to als einziger Anhang des dem Beklagten zu 1 gehörigen und von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten Schleppbootes "L-" (750 Ps) zu Berg. Oberhalb der Hochfelder Brücke bei Stromkilometer 775, 4/5 überholte der Schleppzug drei weitere Bergzüge, von denen zwei mit dem Boot "W-" und "Maria-C-" rechtsrheinisch fahren und einer, bestehend aus dem Boot "D-" und dem Kahn "Fürst B-" (1339 to), linksrheinisch. "L-" war mit "Ri-2" nach dem Durchfahren der Brücke von rechtsrheinisch nach linksrheinisch hinübergewechselt. Während der Schleppzug dort an Backbordseite des Kahns "Fürst B-" vorbeifuhr, schoß "Ri-2" nach Backbord aus und kollidierte zunächst mit dem zu Tal kommenden Schleppzug des Bootes "Re-III", auf dessen erster Länge die Kähne "E-13" und "M-" und auf dessen zweiter Länge der Kahn "E-23" hingen. Beim Zurücklaufen nach linksrheinisch schlug "Ri-2" dann gegen den Kahn "Fürst B-" an. Der Talzug geriet bei dem Zusammenstoß seinerseits zu weit

- 3 -

nach rechtsrheinisch hinüber. Dabei kollidierten seine Anhangkähne teilweise mit dem dort vor Anker liegenden Kahn "De G [REDACTED] 10" (1769 to) und zum Teil untereinander. Alle wurden beschädigt.

Die Klägerin ist der Auffassung, der Unfall sei durch das Verschulden des Beklagten zu 2 zustande gekommen. Er sei in unzulässiger Weise mit hoher Geschwindigkeit, etwa 10 km/h, als Vierter auf drei ziemlich in gleicher Höhe fahrende Schleppzüge aufgefahren. Selbst wenn auch auf "Ri [REDACTED] 2" ein Fehler durch zu nahes Anhalten des Kahns "Fürst B [REDACTED]" gemacht sein sollte, bleibe der Beklagte verantwortlich, da er als Schleppzugführer verpflichtet gewesen sei, auf seinen Anhang zu achten, ihn evtl. durch Glockenschläge zu wahrschauen und bei Gefahr die Geschwindigkeit rechtzeitig herabzusetzen. Nach der Kollision des Talzuges mit "Ri [REDACTED] 2" habe man auf "M [REDACTED]" und dem daneben hängenden Kahn "E [REDACTED] 13" den Klippanker fallen lassen, und das Boot "Re [REDACTED] III" habe mit voller Kraft nach Backbord abgezogen. Trotzdem sei es nicht zu vermeiden gewesen, daß die Kähne mit "De G [REDACTED] 10" und untereinander kollidierten.

Der Nebenintervenient ist der Klägerin auf deren Streitverkündung beigetreten und hat sich dem Klageantrag angeschlossen. Auch er ist der Meinung, daß die Überholung unzulässig gewesen sei, der Beklagte zu 2 auch zu schnell gefahren sei und den Kahn "Fürst B [REDACTED]" zu nahe angehalten habe. Auch nach dem Auslaufen von "Ri [REDACTED] 2" habe der Beklagte nicht sachgemäß reagiert. Statt den Kahn sofort nach linksrheinisch abziehen, nachdem die Gewalt des Hauers gebrochen gewesen sei, habe der Beklagte die Klemmen gelöst und den Strang gefiert.



JLaw – Gesetze und Urteile

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile[\(mobile App\)](#)[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

Die Beklagten bestreiten ein Verschulden des Beklagten zu 2 und sind der Auffassung, die Überholung sei bei durch- aus hinreichendem Raum zulässig gewesen, auch sei mit etwa 8 km/h nicht zu schnell überholt und genügender Abstand dabei gewahrt worden. Wenn "Ri [REDACTED] 2" trotzdem zu nahe an "Fürst B [REDACTED]" herangegangen sei, so sei seine Führung dafür selbst und allein verantwortlich, da der Kahn auf langem Strang gehangen habe. Nach dem Auslaufen des Kahns habe der Beklagte zu 2 zunächst versucht, mit dem Boot nach Steuerbord abzuziehen. Als er jedoch erkannt habe, daß der gierende Kahn nicht zu halten gewesen sei, habe man sach- gemäß gestoppt und den Strang gefiert. Im übrigen sei der Unfall auch darauf zurückzuführen, daß "Ri [REDACTED] 2" - was unstreitig ist - unterbemannt gewesen sei und die Besatzung daher den Kahn nicht genügend in der Gewalt gehabt habe.

Die Beklagten sind auch von anderen Unfallgeschädigten in Anspruch genommen worden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage (ebenso wie in den Parallelprozessen) abgewiesen. Die Berufung ist (ebenso wie in den Parallelprozessen) erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt der Nebenintervenient den Klage- antrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Die Klägerin steht mit dem Beklagten nicht in ver- traglichen Beziehungen. Sie kann daher die Klage nur auf das Binnenschiffahrtsgesetz und auf unerlaubte Handlungen stützen.

Deshalb hat sie ein ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2 zu beweisen. Daran ändert auch entgegen der Ansicht der Revision nichts, daß der Nebenintervenient in diesem Rechtsstreit der Klägerin beigetreten ist und sich dem Klageantrag angeschlossen hat. Er hat damit weder zum Ausdruck gebracht, daß er die Zahlung des Klagebetrags an die Klägerin aus eigenem Recht auf Grund des Schleppvertrages verlange, noch daß er an die Klägerin seinen angeblichen Anspruch gegen die Beklagten auf Freistellung von Ansprüchen der Klägerin abgetreten habe; wie in einem solchen Falle die Beweislast zu verteilen wäre, bedarf daher keiner Prüfung. Das Berufungsgericht war auch nicht nach § 139 ZPO verpflichtet, die Klägerin zu derartigen Erklärungen zu veranlassen. Doch kommt es hierauf nicht an, da nach den rechtsirrtumsfreien Feststellungen des Berufungsgerichts den beklagten Schleppzugführer kein Verschulden trifft und daher die Frage der Beweislast überhaupt keine Rolle spielt.

II. Die Revision behauptet, der Kahn "Ri [REDACTED] 2" habe, als er sich dem Kahn "Fürst B [REDACTED]" näherte, den Übergang vom rechtsrheinischen zum linksrheinischen Ufer noch nicht vollendet gehabt. Daraus will die Revision Schlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten des beklagten Schleppzugführers und das fehlende Verschulden des Schiffsführers von "Ri [REDACTED] 2" ziehen. Dabei setzt sie sich jedoch über die rechtsirrtumsfreie Feststellung des Berufungsgerichts hinweg, daß "Ri [REDACTED] 2" schon 40 bis 50 m hinter "Fürst B [REDACTED]" den Übergang beendet gehabt hatte. Wie das Berufungsgericht ausführt, hat der Führer des "Re [REDACTED]"-Talzuges von dem Übergang des "I [REDACTED]"-Schleppzuges nichts mehr gesehen. Die Behauptung der Revision ist um so weniger verständlich, als sie dem eigenen Vortrag des Nebenintervenienten in seiner Klage

(S. 3) gegen seinen Schlepper widerspricht. Damit fällt auch der Revisionsangriff in sich zusammen, der sich gegen die Zulässigkeit des Überganges richtet. Für die Behauptung der Revision, "Ri [REDACTED] 2" habe unmittelbar und wenige Sekunden vor dem schnell herankommenden Talzug auf die linksrheinische Seite wechseln müssen, entbehrt somit der Begründung. Bei der Vorbeifahrt von "Ri [REDACTED] 2" an "Fürst B [REDACTED]" hat es sich also um ein reines Überholmanöver und nicht um ein aus Übergang und Überholung zusammengesetztes einheitliches Manöver gehandelt.

III. Nach § 37 Nr. 1 RhSchPVO ist das Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Der Überholende ist in der Wahl der Seite, auf der er überholen will, frei (§ 42 Nr. 1 Satz 2). Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht ohne Rechtsfehler festgestellt, daß auf der Linken Rheinseite unzweifelhaft hinreichend Raum für das Überholen vorhanden war, so daß die Tatsache, daß sich auch auf der rechten Stromseite in annähernd gleicher Höhe zwei Bergzüge überholten, für das linksrheinische Überholmanöver des "L [REDACTED]" Zuges ohne jede Bedeutung gewesen sei. Die beiden Gerichte haben ihre Feststellung auf die übereinstimmenden Aussagen der Besatzungsangehörigen von "Re [REDACTED] III", "Fürst B [REDACTED]" und Maria C [REDACTED]" gegründet, die bekundeten, es sei reichlich Platz gewesen, und ihre Aussage teilweise näher dahin präzisierten, daß im Zwischenraum zwischen dem "Re [REDACTED]"-Talzug und dem "L [REDACTED]"-Bergzug sogar 2 bis 3 Schiffe hätten passieren können. Lediglich der Schiffsführer Be [REDACTED] von "D [REDACTED]"

war der Auffassung, das Fahrwasser sei ziemlich eingeeengt gewesen. Das Berufungsgericht hat sich mit dieser Auffassung auseinandergesetzt, ist ihr aber nicht gefolgt, wobei es darauf hingewiesen hat, daß auch nach der Meinung dieses Zeugen Platz für einen Talzug gewesen sei, "falls alles im ursprünglichen Kurs geblieben wäre". Damit hat das Berufungsgericht auch die Auffassung dieses Zeugen, der Schiffsführer von "Ri [REDACTED] 2" sei gezwungen gewesen, den Kahn "Fürst B [REDACTED]" hart anzuhalten, abgelehnt, wenn dies auch nicht ausdrücklich geschehen ist. Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe die Aussage dieses Zeugen nur unvollständig gewürdigt, ist daher unbegründet. "

Die Revision will nun rechnerisch darlegen, daß für ein Überholen nicht unzweifelhaft hinreichend Raum gewesen sei. Sie geht von einer Fahrwasserbreite von 260 m aus (die Beklagten hatten im Schriftsatz vom 28. Mai 1958 S. 3 eine solche von mindestens 300 m behauptet), meint, der "Re [REDACTED]"-Talzug sei im Hinblick auf die beiden rechtsrheinisch stillliegenden "De G [REDACTED]"-Schiffe und die sich gegenseitig rechtsrheinisch überholenden Bergzüge "Wi [REDACTED]" und "Maria C [REDACTED]" von der rechtsrheinischen Längskribbe 160 bis 170 m und von den linksrheinischen Bojen nur 90 bis 100 m entfernt gewesen. Selbst wenn diese Rechnung richtig wäre, bliebe zwischen dem "D [REDACTED]"-Bergzug, der nach der Beweisaufnahme die linksrheinischen Bojen hart angehalten hat, und dem "Re [REDACTED]"-Talzug noch ein Zwischenraum von etwa 70 m. Die Annahme, daß auch dieser Zwischenraum unzweifelhaft hinreichend für das Überholen und Vorbeifahren war, liegt nahe, da nach der Feststellung des Berufungsgerichts an der Innenseite der dortigen kräftigen Linkskurve des Stromes für die Talfahrt kaum eine Gefahr bestand, der "L [REDACTED]"-Zug

von dem Talfahrer also keinen allzu großen Abstand zu halten brauchte. Doch bedarf diese Frage keiner Entscheidung, da der Rechnung der Revision Unsicherheitsfaktoren zugrundeliegen, die sie als fragwürdig erscheinen lassen. Das gilt vor allem von dem Abstand der stillliegenden "De G[REDACTED]"-Schiffe zu der Längskribbe, der von den Zeugen sehr unterschiedlich angegeben worden ist. Das Berufungsgericht brauchte sich mit einer solchen auf unsicheren Schätzungen beruhenden Rechnung nicht zu befassen, es konnte zu seiner Feststellung auf Grund der Aussagen der Zeugen über den Zwischenraum zwischen dem "L[REDACTED]"-Bergzug und dem "Re[REDACTED]"-Talzug kommen; erfahrungsgemäß ist eine Schätzung in Metern viel schwieriger als die Beurteilung, ob zwischen zwei Fahrzeugen noch ein drittes passieren kann.

Daher entbehren auch die Angriffe der Revision gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, der "Re[REDACTED]"-Talzug habe sich in Strommitte oder gar etwas mehr rechtsrheinisch gehalten, der tatsächlichen Grundlage.

Die Annahme der Revision, die Zeugen hätten, wenn sie von der rechten oder linken Fahrwasserhälfte gesprochen hätten, als Begrenzung des Fahrwassers die Außenkante der am rechten Ufer liegenden Schiffe einerseits und die linksrheinischen Bojen andererseits angenommen, ist willkürlich (vgl. z.B. die Aussage des Schiffsführers Sc[REDACTED] von "Re[REDACTED] III": "Wir fahren in der rechten Stromhälfte"). Die Meinung der Revision, der "Wi[REDACTED]"-Bergzug müsse von den Uferliegern einen Abstand von mindestens 20 m gehabt haben, läßt die Aussage des Kapitäns Be[REDACTED] außer acht, wonach dieser Schleppzug so hart wie möglich rechtsrheinisch an den dort liegenden Schiffen vorbeifuhr.

IV. Die Revision meint, im angefochtenen Urteil sei nicht beachtet, daß sich alle Vorgänge mit größter Schnelligkeit abgespielt hätten. Von dem Augenblick, als "Ri [REDACTED] 2" den "Re [REDACTED]"-Tanzug in Sicht bekommen habe, bis zur Begegnung der Fahrzeuge sei nur ein Zeitraum von etwa 1 1/2 Minuten vergangen, in dem für die großen und beladenen Schiffe entscheidende Manöver kaum hätten durchgeführt werden können. Die Revision übersieht, daß es solcher Manöver überhaupt nicht bedurft hätte, wenn auf "Ri [REDACTED] 2" ordnungsgemäß in genügendem Abstand von "Fürst B [REDACTED]" gesteuert worden wäre, wofür nach der rechtsfehlerfreien Feststellung des Berufungsgerichts nach dem vollzogenen Übergang genügend Zeit und Gelegenheit war; auch der von der Revision errechnete Zeitraum von 1 1/2 Minuten hätte ausgereicht, um bei vorsichtiger Ruderführung etwas näher an "Fürst B [REDACTED]" heranzufahren, falls dies notwendig gewesen sein sollte.

Das Berufungsgericht hat rechtsirrtumsfrei angenommen, daß der auf langem Strang hängende, voll beladene Kahn "Ri [REDACTED] 2" allein durch eigene Steuerung den seitlichen Abstand von "Fürst B [REDACTED]" von sich aus frei habe bestimmen können, wobei es gleichgültig war, ob das "I [REDACTED]"-Boot vorher bei der Überholung von "Fürst B [REDACTED]" einige Meter mehr oder weniger Abstand von diesem Kahn gehalten hat. Die alleinige Unfallursache sieht das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler darin, daß der Schiffsführer von "Ri [REDACTED] 2", der zunächst von "Fürst B [REDACTED]" durchaus genügenden Abstand gehalten hatte, unmittelbar vor dem Ausscheren aus vollkommen eigenem Entschluß den Kahn "Fürst B [REDACTED]" ohne ausreichenden Anlaß in nautisch fehlerhafter Weise zu hart und plötzlich angehalten und durch das anschließende Back-

Bordrudermanöver in Zusammenhang mit dem entstehenden Sog das Ausschieren herbeigeführt hat. Nichts spricht dafür, daß der beklagte Schleppzugführer diesen Fehler seines Anhangs hätte verhindern können.

V. Die Revision rügt weiter, im angefochtenen Urteil sei die Aussage des Schiffers Becker vom Kahn "Fürst B[REDACTED]" nicht berücksichtigt worden, der bekundet habe, daß allein die hohe Geschwindigkeit des Bootes "L[REDACTED]" das richtige Nachsteuern des Kahnbes "Ri[REDACTED] 2" unmöglich gemacht habe. Hinsichtlich der Geschwindigkeit des "L[REDACTED]"-Zuges sieht das Berufungsgericht jedenfalls die Behauptung, die Geschwindigkeit habe 11 km/h betragen (so der Zeuge Sm[REDACTED]) als widerlegt an. Im angefochtenen Urteil heißt es sodann:

"Wenn schließlich die Besatzung des Kahnbes "Ri[REDACTED] 2" (de Br[REDACTED] und Ha[REDACTED]) selbst die eigene Geschwindigkeit auf 8 - 9 km/h geschätzt haben, dann ist nicht bewiesen, sogar wenig wahrscheinlich, daß der Beklagte zu 2 mehr oder wesentlich mehr als 8 km/h gefahren ist. Eine Überholungsgeschwindigkeit von 8 bis 9 km/h aber ist keineswegs zu hoch."

Diese Ausführungen sind rechtlich nicht zu beanstanden. Im übrigen hat das Rheinschiffahrtsgericht mit Recht darauf hingewiesen, daß gegen die Geschwindigkeit des Schleppzuges auch dann nichts einzuwenden sei, wenn sie 10 km/h betragen habe; denn bei Wahrung eines ausreichenden Abstandes hätte der Vorgang sich nicht in der geschehenen Weise nachteilig bei der Vorbeifahrt auswirken können. Für die Behauptung der Revision, "der verzweifelte Versuch (der Besatzung von "Ri[REDACTED] 2"), das zu weite Abkommen nach rechts zu ver-

hindern, zwang zur Ruderlage nach scharf backbord", fehlt die tatsächliche Grundlage. Die Rüge der Revision läßt wieder die Feststellung im angefochtenen Urteil außer acht, daß "Ri [REDACTED] 2" den Übergang nach dem linksrheinischen Ufer schon 40 - 50 m hinter "Fürst B [REDACTED]" beendet gehabt hatte und erst anschließend durch zu hartes und plötzliches Anhalten des Kahn "Fürst B [REDACTED]" die gefährliche Lage herbeigeführt hat, die die Besatzung von "Ri [REDACTED] 2" trotz Aufwandes aller Kräfte dann nicht mehr meistern konnte.

VI. Die Revision meint weiter, der beklagte Schiffsführer von "L [REDACTED]" habe selbst geltend gemacht, daß "Ri [REDACTED] 2" schon immer Schwierigkeiten beim Nachsteuern gehabt habe, und hätte deshalb nicht überholen dürfen.

Richtig ist zwar, daß der Beklagte zu 2 im Verklarungsverfahren erklärt hat, "Ri [REDACTED] 2" sei schon während der Reise schlecht gefahren, indem der Kahn hin und her schlingerte, mal steuerbords, mal backbords war, weshalb sich die Schiffer der anderen Kähne beschwert hätten. Dies lag aber nach Angabe des Schiffsführers von "Ri [REDACTED] 2" im Verklarungsverfahren daran, daß hinter ihm ein großer unbeweglicher Fendel-Kahn und dahinter noch zwei Schiffe gehangen seien; sonst sei sein Kahn immer gut gefahren. Nachdem die anderen Anhangkähne unterwegs losgemacht hatten und "Ri [REDACTED] 2" als einziger Anhangkahn übrig geblieben war, bestand für den Beklagten zu 2 kein Anlaß, die normale Steuerfähigkeit von "Ri [REDACTED] 2" in Zweifel zu ziehen.

VII. Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung gekommen, daß die Maßnahmen des Beklagten zu 2 auch nach dem Ausscheren von "Ri [REDACTED] 2" nicht zu beanstanden seien. Es könne keineswegs als unsachgemäß angesehen werden - so führt das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Rheinschifffahrtsgericht aus -, wenn der Beklagte zu 2 nach dem vergeblichen Versuch, seinen Anhangkahn nach steuerbord abzuziehen, abstoppte und den Strang fieren ließ, um dem Kahn Gelegenheit zu geben, auf der anderen Stromseite zu bleiben und den Talzug über den durchhängenden Schleppstrang fahren zu lassen. Die Revision rügt Verletzung des § 128 ZPO. Sie meint, der Umstand, daß der Beklagte sich bei seiner polizeilichen Vernehmung in diesem Sinn geäußert, die gleiche Äußerung aber im vorliegenden Rechtsstreit nicht zu wiederholen gewagt habe, lasse die Äußerung als unrichtig erscheinen. Die Rüge ist unbegründet. Die Revision übersieht, daß nach dem Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts (S. 5), auf das das Berufungsgericht Bezug genommen hat, der Beklagte zu 2 seine Äußerung auch im vorliegenden Rechtsstreit vorgetragen hat.

VIII. Schließlich beanstandet die Revision, das Berufungsgericht habe die Behauptung der Klägerin über das Verhalten des Beklagten zu 2 an den Vortagen (Fortsetzung der Fahrt im Nebel, obwohl der Anhangkahn die Fahrtflagge gestrichen hatte) nicht berücksichtigt. Das Berufungsgericht brauchte jedoch hierauf nicht einzugehen, da diese Vorfälle mit dem Unfall in keinem Zusammenhang stehen und der Beklagte zu 2 bei der Unfallfahrt nautisch einwandfrei gehandelt hat.

IX. Somit sind die sämtlichen Revisionsrügen ungegründet. Da auch im übrigen das angefochtene Urteil keinen entscheidungserheblichen Rechtsfehler erkennen läßt, ist die Revision mit der Kostenfolge aus §§ 97, 101 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Nastelski Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager