

Verkündet
am 9. Dezember 1963
Schorn, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Reederei "B. [REDACTED]" GmbH, vertreten durch
den Geschäftsführer, W. [REDACTED] Bez. K. [REDACTED], H. [REDACTED]straße
[REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. Firma R. [REDACTED] GmbH, vertreten durch den Geschäfts-
führer, L. [REDACTED] ([REDACTED]), Am W. [REDACTED] [REDACTED],
2. Gustav W. [REDACTED], Schiffsführer, K. [REDACTED] ([REDACTED]),
P. [REDACTED] [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.v. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 9. Dezember 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und der Beklagten gegen
das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
- Rheinschiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 3. August
1962 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden der Kläge-
rin zu 2/3, den Beklagten als Gesamtschuldnern zu 1/3
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des 1594 t großen Schleppkahnes "B [REDACTED]" (Länge 86,24 m, Breite 11,25 m), der sich am 4. April 1957 mit einer Ladung von 1596 t bei einem Tiefgang von 2,40 m hinter dem Schleppboot "Br [REDACTED]" auf der Talfahrt von Straßburg nach Mannheim befand. Neben dem auf erster und einziger Länge steuerbordseits hängenden Kahn "B [REDACTED]" schleppte der der Beklagten zu 1 gehörende, 1240 t große Schleppkahn "E [REDACTED]" (Länge 77 m, Breite 10,07 m), der von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Der Kahn "E [REDACTED]" war ebenfalls beladen und hatte einen Tiefgang von 2 m. Die beiden nebeneinander hängenden Schleppkähne, deren Vorschiffe auf gleicher Höhe gemehrt waren, hingen auf etwa 30 bis 40 m langen Schleppsträngen, die auf den Innenpollern der Kühne festgesetzt waren. Der größere Kahn "B [REDACTED]", dessen Hinterschiff über das Hinterschiff des Kahnes "E [REDACTED]" hinausragte, ist mit einem Dreiflächen-Hitzler-Ruder ausgerüstet, während der Kahn "E [REDACTED]" ein Einflächenruder hat. Der Pegelstand Straßburg betrug am Unfalltage 2,60 m.

Bei der Umfahrung des sich von Rheinkilometer 348 bis über km 349 erstreckenden, badischerseits liegenden Auergrundes folgten die beiden Kühne nicht mehr dem Kurs ihres Schleppbootes und lagen steuerbordseits aus diesem Kurs heraus. Auf dem rechterheinischen Grund rakte dann der Kahn "B [REDACTED]" und beide Kühne blieben kopf vor stehen. Zu dieser Zeit fuhr dicht entlang dem linksrheinischen Ufer das Boot "E [REDACTED]" mit drei Anhangkähnen zu Berg. Nach ihrem Stehenbleiben fielen die beiden Anhangkähne des Talschleppzuges mit ihren Hinterschiffen über backbord herum. Hierbei berührte der Kahn "E [REDACTED]" mit seinem Ruder zunächst

leicht das Achterschiff des ersten Anhangs des Bergschleppzuges (SK "La R[REDACTED]") und schlug dann in Querlage mit seinem Achterschiff gegen das Vorschiff des zweiten Anhangkahnes des Bergschleppzuges (SK "L[REDACTED]"). Hierbei wurden beide Kähne erheblich beschädigt.

Die Klägerin macht den Schiffsführer und die Schiffeigenerin oder Ausrüsterin des Kahnes "E[REDACTED]" für die an dem Kahn "B[REDACTED]" entstandenen Schäden verantwortlich. Der Unfall sei allein darauf zurückzuführen, daß auf Kahn "E[REDACTED]" nicht ordnungsgemäß mitgesteuert worden sei. Als auf "B[REDACTED]" das Ruder bei Annäherung an den Auergrund bereits backbord ausgelegt gewesen sei, habe das Ruder auf "E[REDACTED]" noch mittschiffs mit einem leichten Einschlag nach Steuerbord gestanden. Erst auf entsprechende Wahrschau hin sei dann das Ruder auf "E[REDACTED]" nach Backbord gedreht worden. Da dies aber erst kurz vor dem Unfall geschehen sei, habe die Ruderkorrektur keinen Erfolg mehr gehabt. Trotz des stärkeren Ruders auf dem Kahn "B[REDACTED]" (Hitzler-Ruder) und obwohl das Heck von "B[REDACTED]" aufgrund der größeren Länge des Kahnes noch über das Heck von "E[REDACTED]" hinausragte, sei ein ordnungsmäßiges Mitrudern auf Kahn "E[REDACTED]" erforderlich gewesen. Die unterlassene rechtzeitige Bedienung des Ruders auf Kahn "E[REDACTED]" sei daher auch ursächlich für den Unfall. Die Klägerin hat ihren Schaden auf 20.525,88 DM beziffert, wovon 3.711,76 DM bezahlt worden sind.

Die Beklagten bestreiten ein Verschulden an dem Unfall. Auf Kahn "E[REDACTED]" sei bereits weit oberhalb der Unfallstelle das Ruder nach Backbord gestellt worden. Dagegen sei die entsprechende Ruderstellung auf "B[REDACTED]" zu spät erfolgt. Die Steuerwirkung dieses größeren und stärkeren Kahnes



sei auch allein entscheidend gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Klage abgewiesen. Die Berufungen der Parteien sind erfolglos geblieben. Mit der Revision erstreben die Klägerin die Verurteilung der Beklagten im vollen Umfange, die Beklagten dagegen die gänzliche Abweisung der Klage. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Ursächliches Verschulden der Führung von "B. [REDACTED]"
(Revision der Klägerin).

1. Das Berufungsgericht hat u.a. ausgeführt: Die Grundberührung des Kahnens "B. [REDACTED]" und damit der der Klägerin entstandene Schaden seien auf das ursächliche Verschulden beider Anhangkähne zurückzuführen. Schon vor der Grundberührung seien die Kähne wegen unterlassenen Nachsteuerns dem Kurs ihres Bootes nicht gefolgt, sondern mit leichter Steuerbordlage dem Auergrund zugestrebt. "B. [REDACTED]" habe wesentlich außerhalb des Fahrwassers und des für die Talfahrt üblichen Kurses gerakt. Die Führung von "B. [REDACTED]" habe erst 300 m oberhalb der bei km 348,7-8 liegenden Unfallstelle mit dem Ausdrehen ihres Ruders nach Backbord begonnen; bis das Manöver beendet gewesen sei, sei der Kahn bereits auf 200 m an die Unfallstelle herangekommen. Das Manöver sei zu spät eingeleitet worden, da bei km 348,4, wo der badische Grund schon weit in das Strombett hineinrage, die Kähne bereits außerhalb

ihres Bootes gelegen hätten und "B[REDACTED]" auf 2,40 m abgeladen gewesen sei. Hätte "B[REDACTED]", wie es nautisch geboten gewesen wäre, bereits bei km 347,7 oder wenigstens bei km 348 das Ruder nach Backbord gelegt, so hätte das verhältnismäßig starke Hitzler-Ruder in kürzester Zeit den Kahn auf Backbordkurs gebracht. Mit höchster Wahrscheinlichkeit wäre der Unfall selbst dann vermieden worden, wenn auf dem Kahn "E[REDACTED]" nicht zugleich mitgesteuert worden wäre. Die Ruderwirkung des mit einem dreiflächigen Ruder ausgestatteten, über 9 m längeren Kahn "B[REDACTED]" betrage je nach dem gewählten Ruderausschlag 60 bis 75 % gegenüber 40 bis 25 % der Ruderwirkung von "E[REDACTED]".

2. Die Revision der Klägerin meint, das Berufungsgericht habe seine Ansicht, "B[REDACTED]" habe das Backbord-Rudermanöver zu spät eingeleitet, nicht begründet. Die Beklagten hätten ihre Behauptung, das Ausdrehen des Ruders nach Backbord auf "B[REDACTED]" 300 m oberhalb der Unfallstelle hätte genügt, wenn "E[REDACTED]" gleichzeitig Backbordruder gegeben hätte, was nicht geschehen sei, unter Sachverständigengutachten gestellt. Mangels eigener Sachkenntnis hätte das Berufungsgericht einen Sachverständigen vernehmen müssen. Es habe nur einer unbedeutenden Abweichung des Kurses nach Backbord bedurft, da "B[REDACTED]" den Grund nur am Rande berührt habe. Es hätte also eine geringe Ruderwirkung von "E[REDACTED]" genügt, um "B[REDACTED]" aus der Gefahrenzone herauszubringen. Deshalb sei das Verhalten der Führung von "B[REDACTED]" nicht kausal.

3. Die Revisionsrüge ist nicht schlüssig. Die Revision geht zutreffend davon aus, daß sich "B[REDACTED]", als ihr Ruder nach Backbord ausgelegt worden sei, bereits in Gefahr befunden habe. Die Gefahr ist aber durch zu spätes

Rudermanöver entstanden und von der Führung von "B[REDACTED]" bei der starken Ruderwirkung ihres Kahnés in überwiegendem Maße herbeigeführt worden. Damit ist das Verschulden der Schiffsführung von "B[REDACTED]" gegeben, dessen Ursächlichkeit selbst dann nicht entfiele, wenn bei richtigen Verhalten der Führung von "E[REDACTED]" der Unfall vermieden worden wäre. Die Schiffsführung von "B[REDACTED]" hat schon dadurch den Unfall schuldhaft verursacht, daß sie eine gefährliche Lage ihres Kahnés herbeigeführt hat, die sodann den Unfall ausgelöst hat.

II. Ursächliches Verschulden der Führung des SK "E[REDACTED]"
(Revision der Beklagten).

Das Berufungsgericht ist aufgrund der Beweisaufnahme in Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht zu der Überzeugung gekommen, das Ruder von "E[REDACTED]" sei erst dann nach Backbord gelegt worden, als "B[REDACTED]" das Rudermanöver bereits begonnen und seine Besatzung die Besatzung von "E[REDACTED]" gewahrschaut habe.

Diese Feststellung ist entgegen der Ansicht der Revision der Beklagten verfahrensrechtlich einwandfrei. Dabei brauchte das Berufungsgericht nicht alle für die Beweismwürdigung maßgebenden Umstände, mit denen sich bereits das Schiffahrtsgericht befaßt hatte, zu wiederholen. Beide Gerichte sind ohne Rechtsfehler der Aussage des Zeugen W[REDACTED] gefolgt, der das Ruder auf "B[REDACTED]" nicht geführt hatte und entgegen der Ansicht der Revision an der Fahrweise von "B[REDACTED]" nicht maßgeblich beteiligt war. Die Aussagen der Zeugen B[REDACTED], Wilfried W[REDACTED], Br[REDACTED] und K[REDACTED] sind teils von beiden Gerichten, teils vom Schiffahrtsgericht ausdrücklich gewürdigt. Ein Verfahrensfehler

liegt nicht darin, daß das Berufungsgericht von der wiederholten Vernehmung bereits vernommener Zeugen abgesehen hat.

Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt: Ein Mitsteuern des SK "E" sei für die Manövrierfähigkeit der nebeneinander gemehrten beiden Kähne von Einfluß und daher auch erforderlich gewesen. Da auf dem SK "E" das Rudermanöver erst begonnen worden sei, nachdem auf "B" das dort bereits verspätete Rudermanöver eingeleitet worden sei, habe auch die Schiffsführung von "E" wegen verspäteten Rudermanövers den Unfall verschuldet.

Hieraus ergibt sich, daß der von der Revision erhobene Vorwurf, im angefochtenen Urteil sei die Frage der Mitursächlichkeit des Verhaltens der Führung von "E" nicht geprüft, unberechtigt ist. Die Revision meint, "B" hätte mit ihrem Hitzler-Ruder sogar auf eine weit geringere Distanz als 300 m die erforderliche Kurskorrektur von knapp 2° allein ausführen können, so daß das Ausdrehen des Ruders durch "E" 200 m vor der Unfallstelle nicht verspätet gewesen sei. Die Ansicht der Revision wird, da das Berufungsgericht festgestellt hat, "B" habe 300 m vor der Unfallstelle mit dem Rudermanöver begonnen, durch den tatsächlichen Verlauf der Ereignisse widerlegt. Die Ursächlichkeit des verspäteten Rudergebens durch die Führung von "E" wird auch nicht dadurch beseitigt, daß 300 m vor dem Unfall durch Ausdrehen der Ruder beider Kähne nach Backbord der Unfall nicht mehr hätte vermieden werden können, ebenso wenig dadurch, daß "B" nach der Ansicht des Berufungsgerichts die beiden Anhänge allein hätte steuern können, wenn sie bereits bei km 348,0 Backbordruder gegeben hätte. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts war der SK "E" an der Gesamtruderwirkung beider Kähne immerhin

mit 25 bis 40 % beteiligt; das Ruder hätte, wie das Berufungsgericht ausführt, bereits bei km 347,7, mindestens aber bei km 348,0 nach Backbord gelegt werden müssen. Dann hätte aber eine so geringfügige Kurskorrektur, wie sie die Revision annimmt, auch bei rechtzeitigem Ruderlegen durch "E" herbeigeführt werden können.

Demnach hat das Berufungsgericht mit Recht ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "E" angenommen.

III. Die Frage des ursächlichen Verschuldens des Schleppbootes "Br" spielt im vorliegenden Rechtsstreit keine Rolle. Ein solches Verschulden könnte nach § 736 HGB nur zu einer Minderung der Schiffseignerhaftung der Beklagten zu 1 führen. Die Revision der Beklagten zu 1 hat aber selbst nicht geltend gemacht, daß den Schleppzugführer ein Verschulden treffe.

IV. Schadensverteilung .

Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht gemäß § 254 BGB, § 92 BSchG, § 736 HGB den Schaden zwischen der Klägerin und den Beklagten im Verhältnis von 2 : 1 geteilt.

Beide Revisionen greifen vergeblich diese Schadensverteilung an. Das Berufungsgericht hat sich bei der Verteilung im Rahmen seines tatrichterlichen Ermessens gehalten, dessen Nachprüfung dem Revisionsgericht versagt ist.

V. Hiernach war zu erkennen, wie geschehen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Dr.Schul