

24

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 218/63

URTEIL

Verkündet am
28. Oktober 1965
Schorm,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

1. der S [REDACTED] Reederei AG, vertreten durch ihren Vorstand, in B [REDACTED], R [REDACTED] gasse [REDACTED]
2. des Kapitäns Gottfried S [REDACTED] von MS "G [REDACTED]", bei der Beklagten zu 1),

Beklagte, Revisionskläger und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Schifferhülfsgesellschaft "V [REDACTED]", Kasko-Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit, vertreten durch den Vorstand, in D [REDACTED], D [REDACTED] straße [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Oktober 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 30. Juli 1963 werden zurückgewiesen.

Der Klägerin werden 2/3 der Kosten des Berufungsverfahrens auferlegt. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner 1/5 der Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen. Die Kosten des Revisionsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben. Die Entscheidung über die restlichen Kosten wird dem Rheinschiffahrtsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Bei der Klägerin ist der Schleppkahn "H [REDACTED]" (1.441 t, 82,20 m lang, 10,20 m breit) gegen Unfallschäden versichert. Die Beklagte zu 1 ist Ausrüsterin oder Eigenerin des MS "G [REDACTED]" (707 t, 67 m lang, 7,50 m breit, 450 PS), das am Unfalltag von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt worden ist.

MS "G [REDACTED]" fuhr am 29. Oktober 1959 auf dem Rhein mit einer Ladung von 420 t zu Tal. Der Kahn "H [REDACTED]", ebenfalls beladen (1 275 t), befand sich auf der Bergfahrt im Anhang des Schleppbootes "Else H [REDACTED]" (35 t, 26,05 m lang, 5,52 m breit, 350 PS). Es war bereits dunkel; alle Fahrzeuge hatten ihre Lichter gesetzt. Bei Linz war rechtsrheinisch, etwas unterhalb des Hotels "W [REDACTED]", dicht unter Land das MS "H [REDACTED]-K [REDACTED] 41" mit einem Anhang vor Anker gegangen. Auch linksrheinisch, bei Kripp, waren hintereinander Fahrzeuge vor Anker gegangen, darunter das MS "S [REDACTED]". Der Talmotor begegnete gegen 18 Uhr dem Bergschlepper Backbord an Backbord. Keines der Fahrzeuge zeigte Blinklicht. Bei der Begegnung mit dem Anhangkahn "H [REDACTED]" kam es zwischen diesem und "G [REDACTED]" etwa bei km 630,3 fast Kopf auf Kopf zum Zusammenstoß. Der Bug von "H [REDACTED]" geriet gegen das Backbordvorderschiff von "G [REDACTED]" und rutschte an dem Talfahrer entlang, der daraufhin etwas unterhalb von km 630,35 rechtsrheinisch ins Land lief. "H [REDACTED]" riß ab, fiel herum und konnte sich weiter unterhalb linksrheinisch hinter seinem Anker landen.

Die Klägerin macht die Führung des MS "G [REDACTED]" für den Unfall verantwortlich. Sie behauptet, "G [REDACTED]" habe sich schon von oben her hart linksrheinisch gehalten, obwohl der übliche Talkurs mittstroms verlaufe. Dann habe man zuletzt in unzulässiger Querfahrt hart zum rechten Ufer gehalten. Angesichts des Bergzuges und auf das Steuerbordsignal des Bergzuges hätte man sich auf jeden Fall rechtzeitig in die rechte Stromhälfte begeben müssen. Man sei auf "G [REDACTED]" in der Dunkelheit auch zu schnell gefahren. Die Klägerin verlangt auf Grund übergangenen Rechtes von den Beklagten Schadens-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



ersatz in Höhe von 20 711,90 DM nebst Zinsen und hat Feststellung der Schadensersatzpflicht wegen des weiteren Unfallschadens beantragt.

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden und machen die Führung des Kahns "H[REDACTED]" für den Unfall verantwortlich. Sie behaupten, der Kahn sei, obwohl der Bergweg linksrheinisch verlaufe, mitten im Strom und in der Dunkelheit unzulässigerweise etwa 60 m außerhalb des Kurses seines ganz linksrheinisch befindlichen Bootes gefahren. Damit habe man auf MS "G[REDACTED]", das selbst im üblichen Kurs mehr rechtsrheinisch als in der Strommitte zu Tal gekommen sei, nicht rechnen können, zumal zwischen "Else H[REDACTED]" und ihm noch ein akustisches Steuerbordsignal gewechselt worden sei und man darauf habe vertrauen dürfen, daß der Kahn seinem Boot folgen würde. "H[REDACTED]" habe aber Kurs schräg zum rechten Ufer hin gehabt, und es sei für das Motorschiff trotz Ausweichens nach Steuerbord nicht mehr möglich gewesen, den Kahn noch freizufahren. MS "G[REDACTED]" sei nicht zu schnell gefahren. Man habe, als die Lichter bei Linz in Sicht gekommen seien, die Maschine auf etwa 3/4 Kraft gesetzt. Als dann der Kahn "H[REDACTED]" mehr rechtsrheinisch ausgemacht worden sei, habe man zunächst abgestoppt, um sich durch das Fernglas zu orientieren. Später sei die Fahrstufe wieder erhöht worden, um das Ausweichmanöver zum Gelingen zu bringen. Man habe auf "G[REDACTED]" an den Lichtern von "Else H[REDACTED]" sogleich erkannt, daß dem Boot ein Anhang folgen würde und habe auch frühzeitig erkannt, daß das mehr rechtsrheinisch ausgemachte Schiff zu diesem Boot gehörte. "H[REDACTED]" habe aber eben Kurs nach Backbord gehabt.

Die Klägerin behauptet demgegenüber, der Kahn "H [REDACTED]" habe sich nicht weiter außerhalb des Kurses von "Else H [REDACTED]" gehalten, als es die örtlichen Verhältnisse bedingt hätten; als beladenes Fahrzeug habe er das linke Ufer und die dortigen Ankerlieger nicht nahe anhalten können und auch den Ahr-Grund rechtzeitig freifahren müssen. Wenn "H [REDACTED]" später mehr nach Backbord herausgelegen habe, so nur deshalb, weil das Boot "Else H [REDACTED]" oberhalb der linksrheinischen Ankerlieger mehr zum linken Ufer beigegangen sei und die Besatzung von "H [REDACTED]" durch unvorschriftsmäßiges Hecklicht des Bootes irritiert worden sei. Dieses - an sich richtungsweisende - Licht habe nicht die vorschriftsmäßige gelbe Farbe gezeigt und habe dicht unter dem qualmenden Schornstein gehangen, so daß es zeitweise auch durch den Rauch verdeckt gewesen sei; es sei auf "H [REDACTED]" deshalb auch von den drei am Ruder stehenden patentierten Schiffern mit einem Licht am rechten Ufer weiter oberhalb verwechselt worden. Der Führer des Schleppbootes habe es auch versäumt, sich rechtzeitig um den Kurs seines Anhangs zu kümmern und denselben erforderlichenfalls zu berichtigen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den bezifferten Klageanspruch gegen die Beklagte zu 1 zu 1/5, gegen den Beklagten zu 2 zu 1/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die entsprechende Feststellung wegen weiterer Schäden getroffen. Im übrigen hat es die Klage abgewiesen. Auf die Berufung beider Parteien hat das Rheinschiffahrtsobergericht gegen beide Beklagten den bezifferten Klageanspruch zu 1/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die entsprechende Feststellung getroffen.

Die Revision der Klägerin will die Verurteilung der Beklagten in Höhe von 2/3 der Klageanträge, die Revision der Beklagten will die Klageabweisung im vollen Umfange erreichen. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält für erwiesen, daß der Unfall auf fehlerhaftes Verhalten der beiden zusammengestoßenen Schiffe beruht, hält dagegen nicht für erwiesen, daß auch Fehler des Schleppbootes "Else H. [REDACTED]" für den Unfall mitursächlich geworden seien. Im einzelnen führt es aus:

"H. [REDACTED]" sei etwa in der Mitte des 280 m breiten Stromes zu Berg gefahren. In der Strommitte habe sich auch der Zusammenstoß ereignet. Die Fahrt in Strommitte sei unter den gegebenen Verhältnissen ein grober Fehler von "H. [REDACTED]" gewesen. Der übliche Bergkurs verlaufe linksrheinisch, soweit man nicht hart rechtsrheinisch hoch fahre. Die linksrheinischen Ankerlieger hätten "H. [REDACTED]" nicht daran gehindert, den richtigen Kurs zu fahren. Auf jeden Fall hätte "H. [REDACTED]" ihrem Boot folgen müssen, als dieses etwa 60 m weiter als sein Anhang nach linksrheinisch hin abgegangen sei, zum mindesten dann, als die Talfahrt in Erscheinung getreten sei und Steuerbordschallsignale zwischen Boot und Talmotor getauscht worden seien. Trotz des vorschriftswidrigen Zustandes des Hecklichtes von "Else H. [REDACTED]" habe man auf "H. [REDACTED]" bei einiger Aufmerksamkeit das seitliche

Abgehen des Hecklichtes genügend klar erkennen können. Es sei unglaublich, daß man auf "H [REDACTED]" das Hecklicht mit einem etwa 1000 m weiter oberhalb befindlichen bestimmten Licht am Ufer verwechselt habe. Es sei auch unglaublich, daß alle drei Besatzungsmitglieder die drei mit der Dampfpeife des Bootes gegebenen Steuerbordschallsignale und das Antwortsignal von "G [REDACTED]" nicht gehört hätten. Schon die Signale des Bootes hätten klar gezeigt, daß sich das Boot mehr linksrheinisch befunden habe. Man habe auch auf "H [REDACTED]" den Talfahrer rechtzeitig an seinen Lichtern bemerken können. "H [REDACTED]" sei unmittelbar vor dem Anprall, nicht schon vorher, etwas nach Backbord abgegangen.

Auch der Talfahrer "G [REDACTED]" sei falschen Kurs gefahren. Die Talfahrt benutze üblicherweise die rechte Stromhälfte, allenfalls die Strommitte. Entscheidend sei, daß der Talfahrer ausweichpflichtig gewesen sei und nach Steuerbord habe halten müssen, um eine gefahrlose Vorbeifahrt auch an dem Anhangkahn zu gewährleisten. "G [REDACTED]" sei zunächst linksrheinisch, dann mittstroms gefahren und habe erst nach dem Passieren des Bootes "Else H [REDACTED]", vielleicht 50 m vor "H [REDACTED]", vergeblich versucht, durch scharfe Kursänderung den Zusammenstoß abzuwenden. Auf "G [REDACTED]" habe man schon etwa 200 m oberhalb des Schleppbootes "Else H [REDACTED]" das schon früher ausgemachte Licht des Bergkahnes "H [REDACTED]" als zu dem Boot gehörig erkannt. Auf eine Entfernung von demnach mindestens 350 m habe der Talmotor ohne Schwierigkeit und Gefahr den Bergkahn freifahren können und müssen. Der Schiffsführer von "G [REDACTED]" habe offenbar angenommen, der Bergkahn werde noch rechtzeitig hinter seinem Boot beigehen. Er habe versucht, den Berg-

kahn, indem er ihn scharf anhielt, einfach beiseite zu drücken. Ein solches Verhalten sei unverantwortlich; eine Berufung auf den Vertrauensgrundsatz sei in einem solchen Zusammenhange unhaltbar. Eine zu hohe Geschwindigkeit von "G [REDACTED]" sei nicht ausreichend bewiesen.

Das von "Else H [REDACTED]" ausgestrahlte Hecklicht könne zwar nicht, wie es § 29 Nr. 1 b RhSchPVO verlange, als gelbes gewöhnliches Licht bezeichnet werden. Das mehr weiße Hecklicht von "Else H [REDACTED]" sei aber sehr wahrscheinlich besser zu verfolgen gewesen, als wenn es noch ordnungsgemäß gelb gewesen wäre. Die verhältnismäßig hohe Anbringung der Lampe am Kamin des Bootes sei eher ein Vorteil gewesen. Durch den Qualm des Schornsteins habe das Licht immer nur für einen kurzen Augenblick verdeckt werden können. Der Zustand des Hecklichtes sei daher für den Unfall ohne jede Bedeutung gewesen. Der Bootsführer habe auch nicht seine Pflicht, den Kurs seines Anhangs zu berichtigen, verletzt. Durch die drei Steuerbordschallsignale sei der Anhangkahn zum Beigehen aufgefordert worden.

Das Verschulden von "H [REDACTED]" sei doppelt so hoch zu bewerten als das von "G [REDACTED]".

II. Das angefochtene Urteil hält allen Revisionsangriffen stand.

1. Revision der Klägerin.

Die Revision beanstandet die Feststellung des Berufungsgerichts, "H [REDACTED]" sei vor dem Unfall etwa mittstroms gefahren; im angefochtenen Urteil sei die Aussage des

Schiffsführers N [REDACTED] von MS "S [REDACTED]" nicht beachtet worden; dieser habe bekundet, "H [REDACTED]" sei in etwa 30 - 40 m Abstand an "S [REDACTED]" vorbeigefahren; daraus ergebe sich, da "S [REDACTED]" bei km 630,46 gelegen sei, daß "H [REDACTED]" im Augenblick des Passierens in der linksrheinischen Fahrwasserhälfte gefahren und das seiner Schiffsführung zur Last gelegte Verschwenken erst auf den letzten 100 bis 150 m vor dem Unfallort unterlaufen sei.

Die Rüge ist unbegründet. Das Berufungsgericht hat seine Feststellung auf Grund der Aussagen der sämtlichen Besatzungsmitglieder des Schleppzuges, des Besatzungsmitgliedes Wagemakers von "S [REDACTED]" und des Kapitäns Wickert von MS "H [REDACTED]-K [REDACTED] 41" getroffen. Es war nicht gehalten, sich mit der Aussage des Schiffsführers N [REDACTED], die es bei seinen Ausführungen über die linksrheinischen Ankerlieger verwertet, also nicht übersehen hat, ausdrücklich auseinanderzusetzen. Es bedeutet bei einem bevorstehenden Begegnungsmanöver in der Dunkelheit einen schwerwiegenden Verstoß gegen die nautische Sorgfaltspflicht, wenn der Anhang seinem Boot im Kurs nicht folgt. Nicht minder schwer wiegt der gleichzeitige Verstoß gegen das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 3 RhSchPVO. Durch die Signale des Bergbootes, die durch das Steuerbordschallsignal des Talfahrers bestätigt worden sind, war die Begegnung von Bergzug und Talfahrer Backbord an Backbord festgelegt. Da nach der Feststellung des Berufungsgerichts der Talfahrer zunächst linksrheinisch, dann mittstroms fuhr, gebot es die Verkehrslage gerade in der Dunkelheit, daß der Bergkahn seinen Kurs nach der vom Talfahrer abgewendeten Seite nahm (vgl. BGH VersR 1962, 320, 321).

Ebenso ist es unter den hier vorliegenden Umständen unentschuldigbar, daß "H[REDACTED]" den Kurs sogar noch nach Backbord genommen hat, mag dies auch kurz vor dem Zusammenstoß gewesen sein. Abwegig ist die Meinung der Revision, die Steuerbordschallsignale des Bootes seien nur für den Entgegenkommer bestimmt und für den Anhang bedeutungslos gewesen. Ebenso unhaltbar ist ihre Auffassung, das Boot hätte seinen Anhang durch ein Achtungssignal (§ 24 Nr. 1 a RhSchPVO) aufmerksam machen müssen. Ein solches Signal hätte bei dem Talfahrer nur Verwirrung hervorrufen können und damit gegen § 58 Nr. 2 RhSchPVO verstoßen. Das allein in Frage kommende Signal war das Steuerbordschallsignal gewesen, das sowohl dem Talfahrer wie dem Anhang des Bootes anzeigte, daß die Begegnung Backbord an Backbord stattzufinden habe (§ 38 Nr. 4 RhSchPVO) und bei der gegebenen Verkehrslage gleichzeitig bedeutete, daß das Boot seinen Kurs nach Steuerbord nahm (§ 24 Nr. 1 b RhSchPVO). Damit hat der Schleppzugführer gleichzeitig seinen Anhangkahn angewiesen (§ 2 Nr. 4 Abs. 2 RhSchPVO), dem Boot zu folgen und nach linksrheinisch beizugehen, wozu der Anhangschiffer schon ohne Anweisung verpflichtet gewesen wäre.

Das Berufungsgericht hat der Besatzung von "H[REDACTED]", die behauptete, sie habe das Hecklicht des Bootes mit einem Licht der Uferbeleuchtung verwechselt, nicht geglaubt. Es hat seine Ansicht rechtlich einwandfrei begründet. Was die Revision dagegen vorbringt, ist teils unerheblich, teils bewegt es sich im Rahmen der ihr nicht zustehenden Beweiswürdigung. Das gleiche gilt, soweit die Revision die Feststellung des Berufungsgerichts angreift,

eine zu hohe Geschwindigkeit des Talfahrers sei nicht ausreichend bewiesen.

Zur Frage des von der Revision der Klägerin behaupteten vorsätzlichen Verstoßes der Schiffsführung von "G [REDACTED]" gegen die Ausweichregeln soll unter 2 und 3 Stollung genommen werden.

2. Revision der Beklagten.

Die Revision wendet sich gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, der Talfahrer "G [REDACTED]" sei nicht genügend nach Steuerbord ausgewichen. Sie meint, die Führung von "G [REDACTED]" habe nicht annehmen können, daß "H [REDACTED]" so weit außerhalb des Kurses seines Bootes bleiben würde, sondern habe darauf vertrauen dürfen, daß "G [REDACTED]" mindestens auf das Signal seines Bootes hin nach Steuerbord beugehen würde. Da "G [REDACTED]" das Boot mindestens im Abstand von 70 m passiert habe, habe zunächst ein leichtes Ausweichen nach Steuerbord genügt. Erst recht habe man auf "G [REDACTED]" nicht damit rechnen können, daß "H [REDACTED]", wie tatsächlich vor der Kollision geschehen, Kurs nach Backbord nehmen würde. Für die weitere Ansicht des Berufungsgerichts, "G [REDACTED]" habe versucht, den Bergkahn, indem er ihn scharf anhielt, einfach beiseite zu drücken, fehle es an jeder tatsächlichen Grundlage.

Die Angriffe der Revision sind nur in dem letzten Punkt gerechtfertigt, ohne daß hierdurch jedoch der Bestand des angefochtenen Urteils gefährdet würde.

Der Talfahrer "G [REDACTED]" mußte nach Steuerbord ausweichen (§ 39 Nr. 1 RhSchPVO), wo unstreitig völlig ausreichender Platz vorhanden war. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat man auf "G [REDACTED]" bereits 200 m oberhalb des Bootes "Else H [REDACTED]" das Licht von "H [REDACTED]" als zu dem Boot gehörig erkannt. Nach dem Vortrag in der Klageschrift des Parallelprozesses, auf die in der Klagebeantwortung des vorliegenden Rechtsstreits ausdrücklich Bezug genommen worden und die Gegenstand der Verhandlung auch im vorliegenden Rechtsstreit war, befand sich das Licht mehr rechtsrheinisch. Damit war klar geworden, daß sich Talfahrer und Bergkahn auf Kollisionskurs befanden. Dieser Erkenntnis mußte der Talfahrer bei Anwendung gehöriger nautischer Sorgfaltspflicht dadurch Rechnung tragen, daß er eindeutig nach Steuerbord auswich und nicht nur, wie die Revision meint, leichten Steuerbordkurs nahm. Der Schiffsführer von "G [REDACTED]" kann sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen, wenn er mit seiner Fahrweise ein ihm erkennbares Risiko einging. Das war hier der Fall. Gerade bei Dunkelheit werden, sei es verschuldet oder unverschuldet, leicht Fehler begangen. Die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers verlangt es, daß er in Zweifelsfällen den Weg wählt, der das geringste Risiko in sich birgt. Unter den gegebenen Umständen kann sich der Schiffsführer von "G [REDACTED]" nicht damit entlasten, daß er darauf vertraut habe, der Bergkahn werde bis zur Begegnung seinen falschen Kurs genügend berichtigen. Ebensowenig kann der Schuldvorwurf gegen den Talfahrer deswegen entfallen, weil die Führung von "H [REDACTED]" den Fehler beging, kurz vor der Kollision sogar nach Backbord auszuweichen (BU S. 19 f).

Denn in diesem Zeitpunkt war durch das ungenügende Ausweichen von "G [REDACTED]" bereits eine Gefahrenlage mit herbeigeführt, in der dann die Führung von "H [REDACTED]" nochmals nautisch fehlerhaft gehandelt hat. Hiernach ist kein Grund ersichtlich, der es rechtfertigen würde, daß "G [REDACTED]" nicht genügend nach Steuerbord ausgewichen ist.

Dagegen ist der Revision darin recht zu geben, daß die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil nicht ausreichen, um den Vorwurf des Berufungsgerichts zu rechtfertigen, "G [REDACTED]" habe den Kahn "H [REDACTED]" scharf angehalten, um ihn beiseitezudrücken. Das Berufungsgericht geht selbst davon aus, der Kapitän von "G [REDACTED]" habe angenommen, der Bergkahn werde noch rechtzeitig hinter sein Schleppboot beugehen, wozu der Kahn auch verpflichtet war. Aus dieser Annahme des Kapitäns kann aber nicht ohne weiteres auf eine Absicht des Kapitäns geschlossen werden, den Bergkahn beiseitezudrücken. Deswegen hat auch die Revision der Klägerin nicht recht, wenn sie meint, der Schiffsführer von "G [REDACTED]" habe vorsätzlich gegen die Ausweichregeln verstoßen. Dies wäre allerdings der Fall, wenn die Vermutung des Berufungsgerichts eine tatsächliche Grundlage hätte; denn das scharfe Anhalten des Bergkahns in der Absicht, ihn beiseitezudrücken, würde einen vorsätzlichen Verstoß gegen die Ausweichpflicht des Talfahrers auch dann bedeuten, wenn der Bergkahn einen unrichtigen Kurs fährt.

3. Schuldabwägung (Revision der Klägerin).

Die Revision der Klägerin sieht einen Rechtsfehler des Berufungsgerichts darin, daß es bei der Abwägung - von seinem Standpunkt aus - nicht berücksichtigt habe, daß der Kapitän von "G [REDACTED]" vorsätzlich gegen die Ausweichregeln verstoßen habe. Dieser Rüge könnte an sich die Berechtigung nicht abgesprochen werden. Wie jedoch unter 2 dargelegt, fehlt es für die Annahme eines vorsätzlichen Verstoßes an ausreichenden tatsächlichen Feststellungen. Erst recht kann keine Rede davon sein, der Schiffsführer von "G [REDACTED]" habe mit dem Eventualdolus der Beschädigung beider Schiffe gehandelt, wie die Revision der Klägerin meint.

Im Hinblick darauf, daß auch dem Schiffsführer von "G [REDACTED]" nur ein fahrlässiger Verstoß gegen § 39 Nr. 1 RhSchPVO zur Last zu legen ist, stimmt der Senat der Verschuldens- und Ursachenbewertung des Berufungsgerichts und der entsprechenden Schadensverteilung zu. Da das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ein unfallursächliches Verschulden der Schiffsführung des Bootes "Else H [REDACTED]" nicht für bewiesen hält, ist die Schadensverteilung mit Recht auf die Schiffe "H [REDACTED]" und "G [REDACTED]" beschränkt worden (§ 92 BSchG, § 736 HGB).

III. Hiernach waren die Revisionen beider Parteien zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stempel