

057

Verkündet
am 16. Januar 1958
Pfauz, 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 [REDACTED] R [REDACTED] AG, B [REDACTED],
 - 2) des Kapitäns Robert K [REDACTED], in Diensten
der Beklagten zu 1),
- Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

- die C [REDACTED] de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED]
S [REDACTED],
- Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 16. Januar 1958 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr,
Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkennt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats
des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts -
Karlsruhe vom 13. Juli 1956 wird auf Kosten der Beklag-
ten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin oder Ausrüsterin des Schleppbootes "B[REDACTED]" und der Kähne "Br[REDACTED]" und "I[REDACTED]", die Beklagte zu 1) Eigentümerin des Motorschleppers "U[REDACTED]".

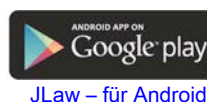
Am 22. November 1951 vormittags 10,30 Uhr befand sich der Schleppzug der Klägerin auf dem Rhein in Höhe der Wanzenau unterhalb km 300 auf der Talfahrt. Der Schleppzug bestand aus dem Boot "B[REDACTED]", den nebeneinander gekuppelten beladenen Kähnen "E[REDACTED]" (backbord) und "Br[REDACTED]" (steuerbord) an einem 30 bis 40 m langen Strang auf erster Länge und dem leeren Kahn "I[REDACTED]" an einem kurzen Überkreuzdraht auf zweiter Länge. Zur gleichen Zeit fuhr unter der Führung des Beklagten zu 2) der Schlepper "U[REDACTED]" mit den Anhängern "C[REDACTED]", "H[REDACTED]", "A[REDACTED]", "Ed[REDACTED]" und "Co[REDACTED]" bergwärts.

Der Pegelstand Straßburg war am 22. November 1951 2,52 m. Bei Rhein-km 300,49 lag seinerzeit im Flußbett ein Wrak. Im Hinblick darauf war durch Bekanntmachung Nr.15/47 Freiburg das Fahrwasser bei der Liegestelle des Wraks im Sinne des § 43 der damals geltenden Rheinschiffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet - RhSchPVO vom 18. Januar 1939, RGBI II, 41 i.d.F. der VO vom 17. Februar 1951, BGBI II, 30, als eingeengt erklärt. Nach dieser Bekanntmachung hatte ein Wahrschauer, der auf dem linken Ufer bei km 301,9 aufgestellt war, den zu Berg fahrenden Schleppzügen das Zutalkommen von Schleppzügen durch Hissen einer roten Flagge anzuzeigen. Wenn die rote Flagge gezeigt wurde, mußten die zu Berg fahrenden Schleppzüge unterhalb von km 301 anhalten. Diese Anordnung wurde am 1. Dezember 1951 - also nach dem Unfall - dahin erweitert, daß die zu Berg fahrenden Schleppzüge bereits unterhalb von km 302 anhalten mußten. In der Nähe von km 300,5 beginnt auf der elsässischen

Seite ein Grund, der sich bis ungefähr km 301,3 erstreckt und in seiner größten Ausdehnung wohl die Hälfte des Fahrwassers einengt. Etwa von km 301 an verläuft auf der badischen Seite ebenfalls ein Grund, der unterhalb der langen Kribbe bei km 301,4 bis über km 301,6 das Fahrwasser erheblich einschränkt.

Als sich der Schleppzug "U" dem Wahrschauposten näherte, war die rote Flagge gehisst. Der Schleppzug schob sich trotzdem bis etwa km 301,1 vor, an welcher Stelle er sich verhielt. Bei der außergewöhnlichen Länge des Schleppzuges (etwa 800 m) lagen die Anhänger bis etwa km 301,9 am elsässischen Ufer. In dieser Situation traf der Talzug "B" an der Unfallstelle ein und versuchte, zwischen den am elsässischen Ufer liegenden Anhängern und dem am badischen Ufer befindlichen Grund hindurchzukommen. Bei diesem Versuch bekam der Kahn "Br" etwa bei km 301,6 Grundberührung und blieb in gestreckter Lage stehen. Der leere Kahn "L" lief hierauf, sei es zunächst auf das Hinterschiff "E", sei es sofort auf das Backbordhinterschiff von "Br" auf, wobei die Verbindungsdrähte von "Br" und "E" brachen und auch "L" abgerissen wurde. "E" konnte sich aus dieser Gefahrenlage ohne Schaden befreien. Dagegen erlitt "Br", als er etwa um 15 Uhr von dem Boot "Paul V" abgeturnt wurde, erhebliche Schäden, weil das Achterschiff vom Grund loskam, durch die Strömung sofort nach der Strommitte zugierte und auf das elsässische Ufer aufschlug, wodurch das Ruder und der Schiffsboden schwer beschädigt wurden. Auch "L" wurde beschädigt.

Die Klägerin ist der Meinung, der Beklagte zu 2) habe den Unfall schuldhaft verursacht. Als Führer des Schleppbootes "U" habe er in Anbetracht seines außergewöhnlich langen Schleppzuges nicht bis zu km 301,1 fahren dürfen, son-



dem hätte seinen Schleppzug bereits unterhalb des Wahrschaupostens zum Stehen bringen müssen. Er habe durch sein Manöver die bereits schon äußerst enge Fahrrinne zwischen km 301,1 und 301,9 weiter verengt, wobei die Anhänge infolge ihrer durch die Strömung bedingte Schräglage den dem Talzug zur Verfügung stehenden Platz noch weiter verkürzt hätten. Der Schiffsführer von "B[REDACTED]" sei deshalb gezwungen gewesen, den badischen Grund möglichst nahe anzuhalten, um an den Anhängen des "U[REDACTED]-Schleppzuges" vorbeizukommen und um bei der starken Linksströmung des Wassers infolge der dortigen Stromkrümmung einen Zusammenstoß mit den Anhangskähnen von "U[REDACTED]" zu vermeiden. Dadurch sei der Kahn "Br[REDACTED]" zwangsläufig auf Grund geraten, und infolge der weiter sich anschliessenden Ereignisse schwer beschädigt worden. Die Klägerin hat ihren Gesamtschaden auf 44 769,30 DM beziffert und mit der Klage beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1) dinglich mit dem Boot "U[REDACTED]" und persönlich im Rahmen von § 114 BSchG haftend.

Die Beklagten sind der Auffassung, das Fahrwasser habe hinreichend Raum für die Begegnung gewährt, auch habe keine starke Strömung nach linksrheinisch bestanden. Die Anhangskähne des Bergzuges seien ohne erhebliche Schräglage dicht am elsässischen Ufer gelegen. Die Schiffsführung der "U[REDACTED]" habe sich genau an die Bekanntmachung Nr.15/47 gehalten und daher bis kurz vor km 301 fahren dürfen. Schuld an dem Unfall seien die Schiffsführungen von "B[REDACTED]" und "Br[REDACTED]", die ohne Not den badischen Grund zu hart angehalten hätten. Ferner habe die Schiffsführung des Kahnes "Br[REDACTED]" es schuldhaft unterlassen, Lotungen durchzuführen. Die Klägerin hätte schließlich die Hilfe von Lotsen in Anspruch nehmen müssen. Die beim Losturnen entstandenen Schäden ständen mit der Grundüberührung nicht in ursächlichem Zusammenhang; jedenfalls müsse sich die Klägerin ein Verschulden der Schiffsführung des ihr gehörigen Bootes "Paul V[REDACTED]" beim Abturnen des Kahnes entgegenhalten lassen.

Das Amtsgericht Rheinschiffahrtsgericht .. hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten blieb erfolglos. Mit der Revision verfolgen die Beklagten den Klageabweisungsentrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Als der "U● Schleppzug" vor km 301 verhielt, war er "in Fahrt befindlich" (§ 1 RhSchPVO). Das Verhalten des Beklagten zu 2) als des Führers des Bergschleppzuges war daher nicht nach den Vorschriften über das Stilliegen (VII. Abschnitt der RhSchPVO), sondern nach den Vorschriften über das Begegnen (IV. Abschnitt) zu würdigen. Außerdem hatte der Schleppzugführer nach § 7 BSchG die allgemeine Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers zu erfüllen, auf die in § 4 RhSchPVO noch besonders hingewiesen ist.

Nach § 43 Nr.1 RhSchPVO dürfen Schleppzüge in entgegengesetzter Richtung nur aneinander vorbeifahren, wenn unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände (Wasserstand, Sohlenlage, Flußkrümmungen u.dgl.) das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. § 43 Nr.2 regelt das Verhalten der Fahrzeuge, um eine Begegnung auf Strecken mit nicht genügend breitem Fahrwasser (Stromengen) zu vermeiden: Schleppzüge müssen, bevor sie in eine Stromenge hineinfahren, "einen langen Ton" geben; Bergschleppzüge müssen, wenn vorauszusehen ist, daß sie in einer Stromenge mit Talfahrzeugen zusammentreffen, unterhalb der Stromenge halten, bis die Talfahrzeuge sie durchfahren haben. Das Berufungsgericht ist im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht der Meinung, die bei km 301,6 gelegene Unfallstelle sei "keine Stromenge im technischen Sinne des § 43 Abs.2"; der Schiffsführer von "U●" habe aber seine allgemeine Sorgfaltspflicht verletzt,

als er, obwohl der Talzug angekündigt war, mit seinem Schleppzug in den schwierigen und engen Fahrweg hineinfuhr und mit seinem Boot vor km 301 verblieb.

Der Begriff der Stromenge als einer Strecke mit nicht genügend breitem Fahrwasser (§ 43 Nr.2) ergibt sich aus § 43 Nr.1: Sie ist eine Strecke, auf der das Fahrwasser nicht einen Raum gewährt, der unzweifelhaft für die Vorbeifahrt hinreicht. Dies ist in § 41 Nr.1 RhSchPVO n.F. nunmehr ausdrücklich klargestellt, ergab sich aber ohne weiteres auch aus dem Zusammenhang der in Nr.1 und 2 des § 43 RhSchPVO a.F. getroffenen Regelung. Verschiedentlich werden die Stromengen von den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen öffentlich bekanntgegeben und Wahrschaukasten eingerichtet. Ob und inwieweit die Stromverwaltung auf Grund ihrer Verkehrssicherungspflicht zur Aufstellung von Wahrschauern verpflichtet ist, bedarf hier keiner Untersuchung. Jedenfalls rechtfertigt entgegen der Meinung der Revision das Nichtvorhandensein eines Wahrschauers nicht den Schluß, daß keine Stromenge vorliege. Vielmehr ist es Sache des Schiffsführers, das Fahrwasser abzuschätzen, das beim Begegnen zur Verfügung steht. Dabei spielen insbesondere der Wasserstand, die Stromverhältnisse, der Tiefgang und die Breite des eigenen Schiffes und der entgegenkommenden Schiffe, mit deren Begegnung in der engen Strecke zu rechnen ist, eine Rolle. Der Schiffer kann sich auf seine Unkenntnis der Fahrwasserverhältnisse nicht berufen. Er darf in die Enge nur hineinfahren, wenn damit ein Wagnis nicht verbunden ist. Bei sorgfältiger Prüfung aller ihm selbst und dem Entgegenkommer etwa drohenden Gefahren muß für ihn die Möglichkeit des Zusammenstoßes oder einer Fernschädigung (z.B. Grundberührung) als ausgeschlossen erscheinen (Kahnitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO n.F. § 34 Anm.2, 4). Es fragt sich daher, ob das Fahrwasser der vom Berufungsgericht als durchaus schwierig und eng bezeichneten Strecke bei km 301,6 unzweifelhaft

hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährte. Nach den vom Berufungsgericht im einzelnen getroffenen tatsächlichen Feststellungen ist diese Frage zu verneinen, so daß ein Verstoß des Beklagten zu 2) gegen das Haltegebot des § 43 Nr. 2 b vorliegt. Aber auch die Annahme des Berufungsgerichts, der Schiffsführer von "U" habe gegen seine allgemeine Sorgfaltspflicht verstoßen, ist rechtsfehlerfrei.

Zur Unfallzeit befand sich bei km 300,49 ein Wrak, durch das eine Stromenge im Sinne des § 43 geschaffen war. Hierauf war in öffentlicher Bekanntmachung hingewiesen und gleichzeitig bestimmt worden, daß Bergschleppzüge, wenn ihnen der bei km 301,9 aufgestellte Wahrschauer zu Tal fahrende Schleppzüge anzeigte, unterhalb von km 301 anhalten mußten. Die vom Schiffsführer des "U-Zuges" nach § 101 RhSchPVO zu befolgende Anordnung verbot, wie der Revision zuzugeben ist, lediglich das Weiterfahren über km 301,0 hinaus. Die Revision hat aber nicht recht, wenn sie meint, das Befahren der Strecke zwischen km 302 und 301 sei damals wie auch heute ohne jede Beschränkung zulässig gewesen. Wenn vielmehr auf dieser Strecke unter Berücksichtigung aller Umstände ein gefahrloses Begegnen von Schiffen nicht möglich war oder ist, so muß der Führer des Bergzuges an dieser Stelle des Rheins wie an jeder anderen Stelle, bei der diese Voraussetzung vorliegt, anhalten. Zwar wäre es zweckmäßig gewesen, die zuständige Behörde hätte schon beim Erlass ihrer Anordnung so, wie es nach dem Unfall geschehen ist, bestimmt, daß Bergschleppzüge unterhalb km 302,0 hätten anhalten müssen, da ein gefahrloses Begegnen eines Talzuges jedenfalls mit einem so langen Bergzug, wie dem der Beklagten, zwischen dem Wrak und dem Wahrschau-posten nicht möglich war. Die Anordnung enthob aber den Schiffsführer von "U" nicht der Verpflichtung, besonders im Hinblick auf die ungewöhnliche Länge seines Schleppzuges selbständig zu prüfen, ob die Begegnung mit dem angekündig-

ten Talzug zwischen km 302 und 301 gefahrlos vonstatten gehen konnte. Für kürzere Schleppzüge mag ein Anhalten bei km 301 eine gefahrlose Begegnung ermöglicht haben; für den 800 m langen Schleppzug der Beklagten traf dies nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht zu. Es kann dahingestellt bleiben, ob, nachdem heute das Wrak und damit die Stromenge bei km 300,49 beseitigt ist, ein gefahrloses Begegnen von zwei Schleppzügen an der Unfallstelle etwa deshalb möglich ist, weil bei einem fahrenden Bergzug die Anhänge gestreckt folgen können. Denn maßgebend ist allein, daß der Führer von "U" wußte, daß er unterhalb km 301 anhalten mußte und daß ihm, wie das Berufungsgericht feststellt, bekannt sein mußte, daß seine in der Krümmung liegenden Anhänge in Schräglage verhalten und damit die Fahrwasserbreite einengen würden.

Das Berufungsgericht hat rechtsfehlerfrei festgestellt, daß die engste Stelle bei km 301,6 unter Berücksichtigung des Tiefganges der Schleppzüge eine Fahrwasserbreite von 60 m aufwies. Die Revision meint, es gebe am Oberrhein zahlreiche Stellen, an denen das Fahrwasser nicht breiter als 60 m sei. Es sei jedoch niemals die Auffassung vertreten worden, daß deshalb ein Gegenverkehr unzulässig sei; Begegnungen auf 1 bis 2 m Abstand kämen auf dem ganzen Rhein vor. Der Revision kann zugegeben werden, daß ein Fahrwasser mit einer Breite von 60 m noch keine Stromenge sein muß. Die Revision übersieht jedoch bei ihrer Rüge, daß die Unfallstelle sich in einer Krümmung befindet, die durch den nach km 301 endenden elsässischen Grund und den bei km 301 beginnenden badischen Grund noch wesentlich verstärkt ist, und daß hierdurch die Strömung einen Hang gegen das elsässische Ufer aufweist, der für Talfahrzeuge die Gefahr des Verfallens mit sich bringt. Wie stark dieser Hang bei der Unfallstelle war, hat sich bei dem Abturnen des festgefahrenen Kahnes "Br" gezeigt, wo es dem 2 400 PS starken Boot "Paul V" nicht gelang, das Verfallen des Kahnes auf 60 m bis zum elsässi-

schen Ufer zu verhindern. Der Hang bewirkte, daß die bei gerade verlaufender Strömung vielleicht genügende Fahrwasserbreite von 60 m einen unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt nicht gewährte, da der Hang dem Talzug nicht gestattete, sich in der Mitte der ihm vom Bergzug freiglassenen Fahrwasserhälfte zu halten. Bei der gefährlichen Lage des Talzuges, dem an Backbord der Zusammenstoß mit den Bergkähnen, an Steuerbord das Festfahren auf dem Grunde drohte, war der von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im Interesse der Sicherheit des Schiffsverkehrs geforderte unzweifelhaft hinreichende Raum für das Begegnen nicht vorhanden. Der Ansicht der Revision, der Abstand zwischen den nebeneinander gekuppelten Talkähnen "E" und "Br" einerseits und den hintereinander liegenden Bergkähnen "A" und "Ed" andererseits sei groß genug gewesen, um die Gefahr des Verfallens der Talkähne bei härterem Anhalten an den Bergzug zu vermeiden, kann nicht zugestimmt werden. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts haben die Anhänge Nr. 3 und 4 etwa die Hälfte des 60 m breiten Fahrwassers versperrt. Nimmt man die Breite der aneinandergekuppelten Talkähne mit 18 m an (so die Revision, die die Feststellung der Breite von 20 m durch das Berufungsgericht zutreffend als mit dem Vortrag der Klägerin in Widerspruch stehend rügt) und rechnet man einen Sicherheitsabstand des Talzuges vom Grund mit nur einigen Metern hinzu (nach den Ausführungen des Sachverständigen liegt die mit Sicherheit benutzbare Fahrwassergrenze für große Schiffe mindestens 15 m von der Mindestwassertiefe entfernt), so ergibt sich, daß die Talkähne, wenn sie nach dem rechtsrheinischen Grund ein auch nur einigermaßen den Erfordernissen der Sicherheit entsprechenden Abstand gehalten hätten, mit nur ganz geringem Abstand an den Bergkähnen hätten vorbeifahren können. Selbst ein nur schwaches Verfallen der Talkähne hätte zum Zusammenstoß führen müssen. Daß unter diesen Umständen das Talboot und seine Anhänge das badische Ufer hart anliefen, kann in der von der Führung

des Bergzuges heraufbeschworenen Gefahrenlage dem Talzug jedenfalls nicht zum Verschulden angerechnet werden; denn die Schiffsführer des Talbootes und der Talkähne haben von zwei ihnen durch das Verhalten der Führung des "U" - Zuges aufgezwungenen Übeln das geringere gewählt, da sie damit rechnen mußten, daß eine Kollision erheblich schwerere Folgen haben würde als ein Festfahren auf dem Grund.

Das Verschulden der Schiffsführung von "U" hat das Berufungsgericht einwandfrei festgestellt. Sie wußte, daß sich ein Talschleppzug näherte, da der Wahrschauer die rote Flagge gezeigt hatte; sie brauchte daher nicht durch den nach § 43 Nr.2 a vorgeschriebenen langen Ton, der sonst für unübersichtliche Stellen von besonderer Bedeutung ist, auf das Nehen des Talzuges aufmerksam gemacht zu werden. Sie mußte das Fahrwasser und die Strömungsverhältnisse kennen. Sie mußte wissen, daß sich ihre in der Krümmung liegenden und dem Hang ausgesetzten Kähne nicht gestreckt, sondern in einer gewissen Schräglage verhalten würden. Diese Schräglage ergab sich daraus, daß die Stränge der Kähne Nr.2 bis 5 in der üblichen Weise an dem jeweils vor ihnen befindlichen Anhang gebittelt waren und die Anhänge Nr.2 bis 4 den durch die Fahrwasserkrümmung bedingten Diagonalzug der gebittelten Stränge nur durch Steuerbordruder begegnen konnten. Die hierdurch hervorgerufene Schrägstellung war, wie der Sachverständige, auf den das Berufungsgericht Bezug nimmt, ausführt, naturbedingt; mag auch der Beklagte zu 2) seine Anhänge durch Signale aufgefordert haben, mehr zum elsässischen Ufer beizugehen, so konnte die Schräglage auch bei Befolgung der Aufforderung nicht verhindert werden, was die Revision übersieht. Es handelt sich hier um eine schuldhafte Nichtberücksichtigung von naturbedingten Umständen durch die Schiffsführung von "U", nicht um ein Verschulden der Führer der Bergkähne, für das die Beklagte zu 1) nicht einzustehen hätte. Daß die Bergkähne zwischen den am elsässischen Ufer befindlichen Kribben nicht hart

am Ufer liegen konnten und die Schiffsführung von "U" dies wissen mußte, stellt das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei fest. Die Schiffsführung von "U" mußte damit rechnen, daß Anhangkähne des Talzuges nebeneinandergekoppelt waren (§ 53 RSchPVO) und mußte wissen, daß die Talkähne der Gefahr des Verfalles im Anhang ausgesetzt waren. Bei Berücksichtigung all dieser Umstände mußte sie zu dem Schluß kommen, daß unzweifelhaft hinreichender Raum für die gleichzeitige Durchfahrt der beiden Schleppzüge nicht zur Verfügung stand, ein gefahrloses Begegnen also nicht möglich war. In Erkenntnis der schwierigen Fahrwasserverhältnisse verhielten, wie das Berufungsgericht feststellt, die Bergfahrer üblicherweise unterhalb der Wahrschaustation. Das Verschulden der Schiffsführung von "U" wiegt um so schwerer, als sie diese gewöhnliche berufliche Übung (§ 4 RSchPVO) nicht beachtete. Mit ihrem neuen Tatsachenvorbringen, der Grund für diese Übung habe vor allen Dingen darin gelegen, daß sich bei der Wahrschaustation ein Stromwärterhaus befinde, von dem aus zahlreiche kleine Besorgungen der Schiffsbesatzungen erledigt zu werden pflegten, auch sei das Verhalten des Schleppzuges von 800 m Länge unterhalb von km 302 bedenklicher als oberhalb gewesen, da sich bei km 302,5 ein Übergang für die Talfahrt befinde und die Stromverhältnisse dort keineswegs einfacher seien, können die Beklagten in der Revisionsinstanz nicht gehört werden.

Die Schadensersatzpflicht der Beklagten zu 1) ergibt sich aus §§ 4 Abs.1 Nr.3, 92, 102 Nr.5, 114 BSchG, § 738 HGB, die des Beklagten zu 2) aus § 823 BGB.

Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht ein Mitverschulden auf Seiten der Klägerin verneint. Daß das nautische Verhalten der Schiffsführungen des Bootes "E" und des Kahnes "Br" beim harten Anhalten des badischen Grundes nicht schuldhaft fehlerhaft war, wurde bereits aus-

geführt. Entgegen der Ansicht der Revision durfte der Talzug, der wegen der gekuppelten Kähne seiner ersten Länge das Fahrwasser in erheblicher Breite in Anspruch nehmen mußte, die Stromenge befahren, weil der Bergzug wartepflichtig war (§ 43 Nr.2 b). Ob der Talzug gehalten war, sich der Mitwirkung eines Lotsen zu bedienen - die Klägerin hatte dies bestritten, da ihre Schiffsführungen streckenkundig gewesen seien - kann dahingestellt bleiben, da dem Talzug ein fehlerhaftes nautisches Verhalten nicht nachgewiesen ist. Das gleiche gilt für die Frage der Durchführung eigener Lotungen durch den Kahn "Br[REDACTED]", da nach den Ausführungen des Berufungsgerichts ein weiteres Fernbleiben des Kahnes vom Grund die Gefahr des Verfallens und damit des Zusammenstoßes mit dem Bergzug zur Folge gehabt hätte.

Das Berufungsgericht hält schließlich die Beklagten auch hinsichtlich des durch das Losturnen entstandenen Schadens für schadensersatzpflichtig. Es hält den ursächlichen Zusammenhang mit der von der Schiffsführung von "U[REDACTED]" verschuldeten Grundberührung für gegeben. Dem ist zuzustimmen. Die Führung des Bergzuges hat den Talzug in die gefährvolle Lage gebracht, die zum Festkommen der "Br[REDACTED]" geführt hat. Wenn auch der eigentliche Schaden erst durch das Aufschlagen des Kahnes auf das elsässische Ufer entstanden sein mag, so wird durch die dazwischenliegenden Handlungen der am Turnmanöver Beteiligten, die eine weitere Ursache für den schließlich entstandenen Schaden darstellen, die ursächliche Wirkung des schuldhaften Verhaltens der Führung des Bergzuges nicht beseitigt, da erfahrungsgemäß das von "U[REDACTED]" verschuldete Turnmanöver zu derartigen Schäden führt (vgl. BGH LM HGB § 735 Nr.5). Das Berufungsgericht führt weiter aus, die üblichen Vorsichtsmaßregeln während des Turnmanövers seien beachtet worden; das Manöver habe das sehr starke Boot "Paul V[REDACTED]" durchgeführt, das nicht, wie der beklagte Vertreter gemeint habe, wenige PS, sondern 2 400 PS habe. Damit hat das Berufungsgericht ein Verschul-

den der Schiffsbesetzungen von "Paul V[REDACTED]" und "Br[REDACTED]" beim Losturnen vorneint. Allerdings hätte die Klägerin, was die Revisionsbeantwortung verkennt, ein solches Verschulden nach § 254 BGB zu vertreten. Die Ausführungen des Berufungsgerichts ergeben aber, daß die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht ohne nähere Prüfung ein Verschulden der Beteiligten beim Turnmanöver vorneinen dürfen, unbegründet ist. Wenn das Berufungsgericht zu der Auffassung gekommen ist, das Boot "Paul V[REDACTED]" sei stark genug für das Turnmanöver gewesen und die nötigen Vorsichtsmaßregeln seien beachtet worden, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Turnmanöver bringen, worauf das Berufungsgericht hinweist, erfahrungsgemäß große Gefahren mit sich und können zu Havarien führen, die auch bei sorgfältigem Verhalten der an dem Turnmanöver Beteiligten nicht zu vermeiden sind.

Die Revision hat sich demnach als unbegründet erwiesen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Haidinger Dr. Fischer Dr. Nörr Dr. Haager Lieser