

Verkündet
am 27. März 1958

Braun, Justizobersekretär
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 R [REDACTED] V [REDACTED], B [REDACTED], Holland,
2. des Schiffsführers Dirk S [REDACTED] vom Kahn
"E [REDACTED]", bei der Beklagten zu 1,
3. der Firma D [REDACTED] S [REDACTED] M [REDACTED] in
R [REDACTED], W [REDACTED], vertreten durch ihre
Direkteure, daselbst,
4. des Kapitäns Jakob V [REDACTED] von "D [REDACTED]",
Beklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter der Beklagten zu 1 und 2:
Rechtsanwalt [REDACTED]
der Beklagten zu 3 und 4: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- die Firma N [REDACTED] D [REDACTED] - B [REDACTED] E [REDACTED] - S [REDACTED]
aktiengesellschaft zu H [REDACTED], B [REDACTED] N [REDACTED] D [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand daselbst,
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -
N. V. A [REDACTED] S [REDACTED] M [REDACTED] in R [REDACTED],
Nebenintervenientin der Klägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. März 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revisionen gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 8. November 1956 AZ 3 U 18/56 werden zurückgewiesen. Die Kosten der Revisionsinstanz einschließlich der Nebenintervention werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. März 1955 befand sich der Raddampfer "D[REDACTED]" mit dem beladenen Kahn "E[REDACTED]" (3009 t, 110 m lang) und dem leeren Kahn "E[REDACTED]" auf erster Länge, dem leeren Kahn "R[REDACTED] A[REDACTED]" auf zweiter Länge auf der Talfahrt von Mannheim nach Duisburg. Der kleinere Kahn "E[REDACTED]", der an der Steuerbordseite von "E[REDACTED]" befestigt war, hing mit dem Kopf etwa 5 m hinter dem von "E[REDACTED]", die erste Länge etwa 30 bis 40 m hinter dem Boot; der Kahn zweiter Länge hing auf Kreuzdrähten hinter dem größeren Kahn "E[REDACTED]".

Als der Schleppzug gegen 16.30 Uhr die Loreley-Krümmung umfahren hatte, zog ein schweres Unwetter verbunden mit starkem Schneetreiben rheinaufwärts, das für kurze Zeit jede Sicht nahm. Auf der Wahrschaustrecke zwischen den Lützelsteinen und dem Bankeck fuhr das Boot "F[REDACTED]" mit dem Kahn "D[REDACTED] K[REDACTED]" (DK 1) im Anhang zu Berg. Danach kam ein weiterer Schleppzug, dessen Vorspannboot "E[REDACTED] H[REDACTED]" an einem Strang von 150 m Länge das Schleppboot "D[REDACTED]" und an einem Strang von 120 bis 150 m Länge der Kahn "E[REDACTED]" folgten. Man einigte sich durch Signale auf eine regelwidrige Begegnung Steuerbord an Steuerbord. Als das Boot "D[REDACTED]" in die Höhe des Kahnes "E[REDACTED]" kam, stieß es mit ihm zusammen. Der Kahn geriet mit dem Steven in die Galerie des Bootes vor dem Steuerbordradkasten, blieb darin hängen und wurde nach Reißen seiner Stränge von dem Boot nach Steuerbord mitgenommen. Dann fuhr der Kahn "E[REDACTED]" seinem Boot "D[REDACTED]" achtern auf und kollidierte anschließend ebenfalls mit dem Kahn "E[REDACTED]". Alle drei Schiffe wurden erheblich beschädigt.

Die Klägerin nimmt als Eigentümerin des Bootes "D[REDACTED]" die Beklagte zu 1 als Schiffseignerin, den Beklagten zu 2 als Schiffsführer des Kahnes "E[REDACTED]",



die Beklagte zu 3 als Eigentümerin, den Beklagten zu 4 als Kapitän des Bootes "D[REDACTED]" für den ihr bei dem Unfall durch Beschädigung von "D[REDACTED]" entstandenen Schaden in Anspruch. Sie ist der Ansicht, der Unfall sei allein von den Beklagten zu 2 und 4 schuldhaft herbeigeführt worden. Der Beklagte zu 4 hätte als Schleppzugführer den Übergang von St. Goar zum rechten Ufer überhaupt nicht vornehmen dürfen, da das heraufziehende Unwetter rechtzeitig erkennbar geworden und andererseits der Talzug bereits auf dem Bankeck gewahrschaut worden sei. Auch hätte der Schleppzug dann im dichten Schneetreiben ohne Orientierungsmöglichkeit nicht und insbesondere auch nicht ohne Verminderung der Fahrstufe weiterfahren dürfen. Ferner macht die Klägerin dem Beklagten zu 4 den Vorwurf, die Signale von "D[REDACTED]" nicht erwidert zu haben.

Hinsichtlich des nautischen Verhaltens des Beklagten zu 2 ist die Klägerin der Ansicht, daß derselbe im Schneetreiben ebenfalls die Fahrt nicht hätte fortsetzen dürfen, sondern den Schleppzugführer von der Weiterfahrt hätte abhalten, notfalls selbständig am rechten Ufer hätte loswerfen und vor Anker gehen müssen. Auch sei der Kahn, der keine Schallzeichen gegeben habe, zunächst zu nahe an das rechte Ufer herangefahren und habe sich alsdann, um den Molenkopf und die untere Boje am Grüns freizufahren, zu weit nach steuerbord gehalten, so daß er zum Strom hin ausgelaufen und in den Kurs des Talzuges geraten sei. "D[REDACTED]" habe den üblichen Fahrtweg innegehalten.

Mit der Klage hat die Klägerin beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 102 608,64 DM nebst Zinsen zu zahlen, und zwar die Beklagten zu 1 und 3 im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend als auch bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in den Schleppkahn "E[REDACTED]" bzw. das Boot "D[REDACTED]".

- 4 -

Die Beklagten bestreiten nautische Fehler der Besatzungen ihrer Fahrzeuge. Nach ihrer Ansicht hat die Führung des Talzuges den Fehler gemacht, statt näher an das linke Ufer zu gehen, sich im rechtsrheinischen Teil des Fahrwassers zu Tal treiben zu lassen, obwohl man bereits von "F [REDACTED]" gewahrschaut gewesen sei, daß noch ein weiterer Schleppzug zu Berg käme. "D [REDACTED]" sei dadurch in Zwerchlage in den Kurs und gegen den Steven des Kahns "E [REDACTED]" getrieben.

Die Beklagten zu 1 und 2 bestreiten, daß ihr Kahn nach Steuerbord ausgelaufen sei und daß der Beklagte zu 2 die Verpflichtung gehabt habe, sich selbständig aus dem Schleppzug zu lösen und seinerseits Signal zu geben. Sie machen aber auch ihrerseits dem Beklagten zu 4 den Vorwurf, daß er als verantwortlicher Schleppzugführer angesichts des drohenden Unwetters die Fahrt nicht, erst recht nicht mit voller Kraft habe fortsetzen und damit den Kahn "E [REDACTED]" in eine gefährvolle Lage habe bringen dürfen. Der Beklagte zu 2 habe nicht einmal mehr die Möglichkeit gehabt, sich mit dem Schleppboot zu verständigen.

Die Beklagten zu 3 und 4 berufen sich darauf, daß das ganz ungewöhnlich und plötzlich aufgetretene Unwetter einen Fall höherer Gewalt dargestellt habe. Auch zahlreiche andere Schiffe seien in dem gleichen Unwetter havariert. Es hätten für den Beklagten zu 4, da man nach oberstrom genügend Sicht gehabt habe, keine Bedenken bestanden, die Fahrt fortzusetzen und den Übergang nach St. Goarshausen vorzunehmen, nachdem die kleine blaue Zusatzflagge auf dem Bankeck entfernt worden sei. Nach dem überraschenden Eintritt des Unwetters habe man in Höhe des Loreleyhafens aus fahrtechnischen Gründen die Fahrt weder stoppen noch vermindern können. Der schwere Kahn "E [REDACTED]" wäre sonst - insbesondere durch Hachten der Stränge und weil er sich im Bereich der einzigen Aufdrehmöglichkeit für die

Talfahrer befunden haben würde - erheblich gefährdet worden.

Wegen der Unfälle wurde vom Amtsgericht St. Goar ein Verklarungsverfahren durchgeführt. Das von der Amtsanwaltschaft Koblenz gegen den Beklagten zu 4 eingeleitete Ermittlungsverfahren wurde eingestellt.

Durch Urteil des Amtsgericht - Rheinschiffahrtsgerichts - St. Goar wurde der Klageanspruch zu 5/6 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Klage im übrigen abgewiesen.

In der Berufungsinstanz ist die Nebenintervenientin als Eigentümerin des Kahn'es "E [REDACTED]" dem Rechtsstreit auf der Seite der Klägerin beigetreten. Das Oberlandesgericht hat unter Zurückweisung der Berufung der Beklagten auf die Berufung der Klägerin den Klageanspruch in vollem Umfang für gerechtfertigt erklärt.

Mit den Revisionen verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revisionen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht ist rechtsfehlerfrei zu der Überzeugung gekommen, daß die Führung des "D [REDACTED]"- Bootes kein Verschulden treffe, während die Schiffsführungen des "D [REDACTED]"- Bootes und des Kahn'es "E [REDACTED]" die Zusammenstöße schuldhaft verursacht hätten.

I. Hinsichtlich des Kollisionsortes und der Fahrwasserbreite führt das Berufungsgericht aus, der erste Zusammenstoß müsse sich kurz oberhalb des Bankecks zwischen

Stromkilometer 555,2 und 555,3 zugetragen haben und auf jeden Fall im mittleren Drittel des dort etwa 250 m breiten Stromes, zugleich in der rechten Hälfte des dort im wesentlichen linksrheinisch verlaufenden, 120 m breiten Fahrwassers.

Die Revisionen der Beklagten bezeichnen die Feststellung, das Fahrwasser sei an der bezeichneten Stelle 120 m breit, als offensichtlich unrichtig; nur an der unteren Boje habe das Fahrwasser diese Breite, die sich aber bis zum Molenkopf verdopple. Wie jeder Rhein-Atlas aufweise, sei das Fahrwasser zwischen km 555,2 und 555,3 etwa 220 m breit. Daraus ziehen die Revisionen den Schluß, die erste Kollision habe 100 m vom Molenkopf entfernt und damit an der rechtsrheinischen Grenze des Fahrwassers stattgefunden. Der "D[REDACTED]"-Zug sei daher falsch gefahren und habe die Unfälle verschuldet.

Diese Rüge konnte keinen Erfolg haben.

Die Behauptung, das Fahrwasser sei an der Unfallstelle 220 m breit, widerspricht dem eigenen früheren Vortrag der Beklagten, wonach das Fahrwasser an der Unfallstelle eine Breite von 120 m gehabt hat (Schriftsatz der Beklagten zu 1 und 2 vom 16. April 1956 S. 12 und Schriftsatz der Beklagten zu 3 und 4 vom 10. September 1956 S. 12). Sie konnte schon aus diesem Grunde in der Revisionsinstanz nicht beachtet werden. Wenn im übrigen das Berufungsgericht bemerkt, der erste Zusammenstoß sei zwischen km 555,2 und km 555,3 erfolgt, so kann das nach dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils nur im Sinne einer ungefähren Bezeichnung der Unfallstelle verstanden werden. Denn die gegenständlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ergeben, daß "D[REDACTED]" und "E[REDACTED]" zwischen km 555,1 und 555,15 zusammengestoßen sind. Im angefochtenen Urteil ist nämlich auf Grund der Beweisaufnahme

rechtsfehlerfrei festgestellt, "D[REDACTED]" habe im Augenblick der Kollision die untere Boje gerade erreicht gehabt, allenfalls eben hinter sich gelassen. Die untere Boje befand sich aber bei km 555,0. Da nach der weiteren Feststellung des Berufungsgerichts der Kahn "E[REDACTED]" an einem Strang von 120 bis 150 m an seinem Boot "D[REDACTED]" hing, fand der erste Zusammenstoß jedenfalls nicht unterhalb km 555,15 statt. Die Frage, ob das Fahrwasser zwischen km 555,2 und km 555,3 breiter als 120 m ist und ob, eine solche größere Breite unterstellt, der daraus von den Revisionen gezogene Schluß gerechtfertigt ist, ist daher nicht entscheidungserheblich.

Die übrigen Feststellungen des Berufungsgerichts ergeben, daß der "D[REDACTED]"-Zug in den Kurs des "D[REDACTED]"-Schleppzuges - nicht umgekehrt - hineingefahren ist. Denn der Talzug ist, wie das Berufungsgericht ausführt, an den Lützelsteinen und bei der Begegnung mit DK 1 unterhalb der oberen Boje am Grüns den normalen Kurs gefahren; er hatte den "F[REDACTED]"-Zug, das Vorspannboot "E[REDACTED] H[REDACTED]" und das "D[REDACTED]"-Boot unter Zurücklegung einer Strecke von 300 bis 400 m in stets gleichbleibendem seitlichen Abstand passiert. Wenn das Berufungsgericht hieraus schließt, es sei ganz unwahrscheinlich, daß das nach dem Anhangkahn von "D[REDACTED]" Ausschau haltende Boot "D[REDACTED]" während der noch verbleibenden Strecke von 120 bis 150 m eine ins Gewicht fallende Kursänderung nach steuerbord vorgenommen habe, da es die letzten 50 bis 60 m vor dem Zusammenstoß bereits in Backbordlage zurückgelegt habe, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Auch gegen die unter Berücksichtigung der Stromverhältnisse getroffene weitere Feststellung des Berufungsgerichts, der Kahn "E[REDACTED]" sei, als er in dem Bestreben, die untere Boje am Grüns freizufahren, Steuerbordruder gab, erheblich aus dem Kurs seines Schleppers nach steuerbord ausgeschoren und dadurch in den Kurs des Talzuges geraten, bestehen unter diesen Umständen keine rechtlichen Bedenken.

II. Da die Kollision mitten in einem minutenlangen, ungewöhnlich dichten Schneetreiben stattgefunden hat, in dem eine sichere Orientierung nicht mehr möglich gewesen ist, stellt das Berufungsgericht die Schuldfrage in der Hauptsache auf das nautische Verhalten vor der völligen Sichtbehinderung ab. Daneben prüft es, ob während der Sichtbehinderung Maßnahmen getroffen wurden, die geeignet waren, ein rechtzeitiges gegenseitiges Erkennen im Schneetreiben sicherzustellen. Gegen diesen Ausgangspunkt der Beurteilung der Schuldfrage sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben.

1. Verschulden des Talbootes "D[REDACTED]".

Das Berufungsgericht führt aus, für die Führung des Talzuges sei das mit erheblicher Geschwindigkeit stromaufwärts ziehende Unwetter überhaupt erst erkennbar gewesen, als man die Loreley umfahren habe; kurz darauf sei die Sicht völlig zugefallen. Der Talfahrer habe keine Möglichkeit gehabt, in der Wahrschaustrecke bis zum Bankeck die Fahrt einzustellen. Weder ein Wenden und Aufdrehen mit dem schweren Schleppzug noch ein Abwerfen der Anhänge sei in Betracht gekommen, da man gewußt habe, daß sich im Schneegestöber Schiffe zu Berg bewegten. Jedenfalls habe das einfache Treibenlassen das geringere Risiko bedeutet. Dem Talzug könne nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er sich nicht weiter zum linken Ufer gehalten habe. Solange die Sicht einigermaßen offen gewesen sei, hätten sich die Anhänge von "D[REDACTED]" noch völlig im Bereich des starken linksrheinischen Hangs befunden; das linke Ufer hart anzuhalten, sei nicht zu verantworten gewesen. Anschließend im dichten Schneetreiben habe dies erst recht nicht in Betracht kommen können; denn das nunmehr ganz flache linke Ufer habe keine sichere Orientierungsmöglichkeit geboten; ohne eine solche aber weiter zum linken Ufer hinzuhalten, hätte die Gefahr heraufbeschworen, gegen das - vom

Talfahrer aus gesehen - schräg vorspringende Bankeck aufzulaufen. Erst nach der Begegnung mit dem "D[REDACTED]"-Boot, also unterhalb der unteren Boje am Grüns, habe die Führung von "D[REDACTED]" die Umrisse des Bankecks sehen und sich danach orientieren können. Das daraufhin eingeleitete Backbordmanöver habe sich aber dann mangels genügenden Ruderdrucks und wegen des langsam wirkenden Absetzens der Strömung zum rechten Ufer hin nicht mehr auswirken können.

Was die Revisionen der Beklagten hiergegen vorbringen, bewegt sich im wesentlichen auf dem ihnen verschlossenen Gebiet der Tatsachenwürdigung. Zwar ist richtig, daß der "D[REDACTED]"-Zug, als er nach dem Umfahren der Loreley das heraufziehende Unwetter bemerkte, an sich nach § 80 Nr. 2 RhSchPVO die Pflicht zum Anhalten oder Aufdrehen gehabt hätte. Das Berufungsgericht hat aber mit eingehender Begründung - nicht nur mit allgemeinen Erwägungen, wie die Revision der Beklagten zu 3 und 4 meint - ausgeführt, daß der Talzug dieser an sich bestehenden Pflicht bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen unter Berücksichtigung der Länge seines Zuges, insbesondere seines 110 m langen Anhangkahnes "E[REDACTED]", und der sich zu Berg bewegenden Fahrzeuge ohne Verschulden nicht Genüge tun konnte. Im oberen Teil der Wahrschaustrecke, nach der Begegnung mit dem linksrheinisch fahrenden "S[REDACTED]"-Zug, verboten sich bei einer Fahrwasserbreite von 120 m solche Manöver von selbst, wie auch die Revision der Beklagten zu 1 und 2 zugibt. Zwar meint die Revision der Beklagten zu 3 und 4, die zu Berg fahrenden Schiffe hätten kein Hindernis für den aufdrehenden oder anhaltenden Talzug bilden können, da sie auf kürzeste Entfernung hätten abstoppen können. Sie erkennt jedoch, daß ein Aufdrehen bei der Länge der Anhänge kaum möglich war und daß beim Anhalten am linken Ufer nach Loswerfen der Stränge der herumschwojende Kahn "E[REDACTED]" im Schneetreiben in den Kurs der Bergfahrer getrieben worden wäre, so daß auch beim sofortigen Stoppen des Bergfahrers die Ge-

fahr eines Zusammenstosses so nahelag, daß dem Talfahrer der Vorwurf fehlerhaften nautischen Verhaltens nicht hätte erspart werden können. Der starke linksrheinische Hang hätte für die Anhangschiffe des Talzuges etwa beim Versuch, ständig zu machen, die Gefahr der Grundberührung heraufbeschworen. In Höhe der Unfallstelle war es, abgesehen von der auch noch dort bestehenden Enge des Fahrwassers, für solche Manöver selbstverständlich zu spät. Das wird von der Revision der Beklagten zu 1 und 2 zu Unrecht nicht beachtet.

Die Meinung der Revisionen, bei dem vom Talboot eingehaltenen Kurs sei die Gefahr einer Kollision mit dem angekündigten Bergzug größer gewesen als die Gefahr einer Grundberührung am linksrheinischen Ufer - das nach den Feststellungen des Berufungsgerichts keine sichere Orientierungsmöglichkeit mehr bot - enthält ebenfalls einen Angriff gegen die tatrichterliche Würdigung. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler ein Verschulden der Führung des Talzuges nicht darin erblickt, daß sie im Schneetreiben nicht erkannt hat, daß die Wasserverhältnisse ein stärkeres Hingehen nach backbord gestattet hätten. Darüber hinaus ist das Berufungsgericht sogar der - aus Rechtsgründen nicht zu beanstandenden - Ansicht, ein Verschulden des Talzuges hätte selbst dann nicht vorgelegen, wenn er mangels Orientierungsmöglichkeit nach rechtsrheinisch verfallen wäre, was tatsächlich jedoch nicht geschehen sei. Unrichtig ist die Behauptung der Revisionen, der Lotse B. auf "D." habe rechtzeitig vor dem Unfall den Standort seines Schiffes erkannt. Das Berufungsgericht hat die Aussage des Zeugen (Verklarungsakten Bl. 93) sinnentsprechend dahin wiedergegeben, daß er nach der Begegnung mit "D.", also unterhalb der unteren Boje, die Umrisse des Bankecks habe sehen und sich nunmehr nach dem linken Ufer habe orientieren können. Daß die Führung von "D." hierauf unverzüglich Backbordruder gab, das sich bei dem im Strom

treibenden Talzug erst nach einiger Zeit auswirken konnte, geht daraus hervor, daß vom Kahn "E [REDACTED]" aus in einer Entfernung von 50 bis 60 m das Backbordmanöver von "D [REDACTED]" erkannt wurde.

Die Fahrverminderung durch den Talzug entsprach der Vorschrift des § 80 Nr. 1 RhSchPVO. Eine Fahrterhöhung zwecks Kursverbesserung vor dem Unfall, die nach Ansicht der Revision der Beklagten zu 1 und 2 notwendig gewesen wäre, hätte die Gefahr des Zusammenstoßes nicht ausschließen, jedoch zur Folge haben können, daß sich die Kollisionen noch schwerer ausgewirkt hätten; sie war daher nicht zu verantworten.

Unbegründet sind auch die Revisionsangriffe, das Talboot hätte statt der Backbordsignale Nebelzeichen geben müssen. Zwar müssen nach § 81 Nr. 1 RhSchPVO bei unsichtigem Wetter alle in Fahrt befindlichen Fahrzeuge als Nebelzeichen einen langen Ton geben, der in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen ist. Andererseits bestand aber nach § 4 RhSchPVO für das Talboot, das dem "D [REDACTED]"-Zug regelwidrig begegnete, die Pflicht, Backbordsignale (zwei kurze Töne) zu geben. Das ergibt sich aus folgendem: Nach § 38 RhSchPVO muß der den Talfahrern den Wegweisende Bergfahrer bei regelwidrigem Begegnen Steuerbord an Steuerbord bei Tag eine hellblaue Flagge und bei Nacht (und unsichtigem Wetter, § 80 Nr. 1 Abs. 3) ein weißes Blinklicht zeigen; diese Zeichen müssen die Talfahrer erwidern (§ 39 Nr. 2). Ist zu befürchten, daß die Absicht der Bergfahrer, regelwidrig zu begegnen, von den Talfahrern nicht verstanden wird, so müssen die Bergfahrer zusätzlich zwei kurze Töne geben; dieses Schallzeichen muß auch gegeben werden, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht (§ 39 Nr. 4). Die Pflicht des Talfahrers, die Schallzeichen zu erwidern, ist zwar in § 39 Nr. 2 nicht vorgeschrieben, ergibt sich jedoch aus § 4, wenn nur der

geringste Zweifel an der Kursabsicht des Begegnenden bestehen kann (Kähltitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen § 39 Anm. 3). Der bergfahrende "D[REDACTED]"-Zug hatte ebenso wie der vorausfahrende "F[REDACTED]"-Zug die regelwidrige Begegnung gewählt. Das war dem Talfahrer bekannt. Wenn auch "D[REDACTED]" trotz der Gefahr des Zusammenstosses im Schneetreiben vorschriftswidrig (wenn auch nach den Feststellungen des Berufungsgerichts für den Zusammenstoß nicht ursächlich) es unterlassen hat, das Backbordschallzeichen zu geben, so entsprach es durchaus der Sorgfaltspflicht des Talfahrers, wenn dieser seinerseits Backbordschallsignale gab und dadurch den Anhang von "D[REDACTED]" darauf hinwies, daß er die äußerste Grenze des rechten Fahrwassers einzuhalten habe. Die Abgabe dieses Signals, das gleichzeitig den Zweck des Nebelsignals, den Standort kenntlich zu machen, erfüllte, war besser geeignet, die Gefahr eines Zusammenstosses zu mindern als die Abgabe des Nebelsignals. Entgegen der Ansicht der Revisionen verpflichtete die Abgabe des Signals (anders als in der Seeschifffahrt, § 28 a SStrO; vgl. dazu Kähltitz RhSchPVO § 37 Nr.6) den Talfahrer nicht zu einer Änderung des Kurses nach backbord. Zwar zeigt die Abgabe von zwei kurzen Tönen im allgemeinen an, daß der das Zeichen Gebende seinen Kurs nach backbord richtet (§ 24 Nr. 1 c). Demgegenüber ist aber in dem vorliegend gegebenen Fall regelwidriger Begegnung nach § 38 Nr. 4 dieses Zeichen (ebenso wie die blaue Flagge oder das Blinklicht) auch dann zu geben, wenn der Kurs beibehalten wird, aber die Gefahr eines Mißverständnisses oder eines Zusammenstosses besteht. Dem Talboot, das nach der Feststellung des Berufungsgerichts seinen Kurs beibehielt, kann daher nicht vorgeworfen werden, daß es durch die Abgabe des Backbordschallzeichens verpflichtet worden wäre, gleichzeitig seinen Kurs nach backbord hin zu ändern.

Hiernach kommt ein Mitverschulden der Klägerin (§ 736 HGB im Verhältnis zu den Beklagten zu 1 und 3, § 254 BGB

im Verhältnis zu den Beklagten zu 2 und 4) nicht in Frage.

Abwegig ist die Meinung der Revision der Beklagten zu 3 und 4, die Klägerin müßte nach § 904 Satz 2 BGB den Schaden tragen, weil die Führung des Talzuges trotz der Sichtbehinderung das Risiko der Weiterfahrt auf sich genommen habe. Es bedarf hier nicht der Prüfung, ob die Anwendung des § 904 BGB auf den Schaden, den ein Schiff bei einem Zusammenstoß erleidet, überhaupt möglich ist, da nach § 92 BSchG, § 734 HGB ein Anspruch auf Schadensersatz bei einem nichtverschuldeten Schiffszusammenstoß ausgeschlossen ist. Denn die Voraussetzungen des § 904 BGB liegen nicht vor. Die Gefahr, in die das treibende Talboot geraten ist, ist dadurch entstanden, daß der "Damco"-Zug trotz Sichtbehinderung seine Fahrt rechtswidrig fortgesetzt hat. Die Anwendung des § 904 Satz 2 BGB scheidet aber aus, wenn der Geschädigte für den Eintritt des Schadens verantwortlich ist (BGHZ 6, 102, 110).

2. Verschulden des Bergbootes "D[REDACTED]".

Das Berufungsgericht stellt fest, daß die Gefahr der völligen Sichtbehinderung für den Bergschleppzug erkennbar war, als er den Übergang vom linksrheinischen zum rechtsrheinischen Ufer oberhalb der Verladestelle (km 555,6) machte. Ob in diesem Zeitpunkt die Sicht stromaufwärts noch genügend war, ist unerheblich, da nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils die Führung des Bergzuges damit rechnen mußte, daß das mit erheblicher Geschwindigkeit stromaufwärts ziehende Unwetter in kürzester Frist auch die Sicht nach oberstrom völlig nehmen würde. Das Oberlandesgericht sieht ein Verschulden von "D[REDACTED]" darin, daß das Boot die Fahrt nicht eingestellt habe,

- a) obwohl zwischen Anhangkahn und Schlepper eine Verständigung durch Flagge oder Toplicht am Mast

des Kahn es nicht mehr möglich gewesen sei und die Strompartie am Eingang des Loreleyhafens (Standort "D [REDACTED]") und vor der Verladestelle (Standort "E [REDACTED]") zum Anhalten des Schleppzugs geeignet gewesen wäre (§ 80 Nr. 3 Satz 2 RhSchPVO);

- b) obwohl der Bergfahrer beim Weiterfahren Gefahr gelaufen sei, vor einem auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig anhalten zu können (§ 80 Nr. 3 Satz 1 RhSchPVO); als solche Hindernisse seien vor allem die im Schneegestöber stromabwärts treibenden Talschiffe anzusehen gewesen, mit deren Entgegenkommen am Grüns der Bergzug nach den auf dem Bankeck gesetzten Flaggen schon während des Überganges zum linkerheinischen Ufer gerechnet habe;
- c) obwohl die Führung von "D [REDACTED]" bei der Weiterfahrt mit der naheliegenden Möglichkeit habe rechnen müssen, daß der Kahn "E [REDACTED]" beim Umfahren der unteren Boje am Grüns zum Strom hin (nach steuerbord) ausscheren und in den Kurs der Talfahrer geraten würde.

Schließlich erblickt das Oberlandesgericht ein Verschulden der Führung von "D [REDACTED]" darin, daß der Bergzug entgegen der Vorschrift des § 80 Abs. 1 RhSchPVO nicht einmal seine Geschwindigkeit vermindert habe; bei Verminderung wäre "E [REDACTED]" nicht so kräftig nach steuerbord ausgelaufen, jedenfalls wäre die Kollision mit "D [REDACTED]" erheblich glimpflicher verlaufen.

Die Revision der Beklagten zu 3 und 4 erhebt zunächst eine Prozeßrüge gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts, es genüge, von den Zeugenaussagen der Besatzungsangehörigen des "D [REDACTED]"-Zuges auszugehen, so daß die Aussagen unbeteiligter Zeugen völlig außer Betracht bleiben und von der Beiziehung der Aufzeichnungen der Wahrschauer abgesehen werden könne. Die Revision sieht darin, ohne auf

Einzelheiten einzugehen, eine unzulässig vorweggenommene Beweiswürdigung.

Der Revisionsangriff ist unbegründet. Das Berufungsgericht macht diese Ausführungen anlässlich der Prüfung der Frage, in welchem Zeitpunkt für die Besatzungen von "D[REDACTED]" und "E[REDACTED]" die drohende Gefahr des hereinbrechenden Unwetters genügend erkennbar war. Es hat ausgeführt (S. 20), die Aussagen der ungewöhnlich zahlreichen, ganz uninteressierten und besonders sachkundigen Zeugen an Land und auf dem Wasser - vor allem Lotsen, Wahrschauer und unbeteiligte Schiffer - ließen keine Zweifel darüber, daß die Gefahr des ungewöhnlich schweren und mit erheblicher Geschwindigkeit voranschreitenden Unwetters rechtzeitig klar zu übersehen gewesen sei. Offenbar im Hinblick darauf, daß die Berufungsbegründung der "D[REDACTED]"-Partei sich gegen die Berücksichtigung dieser ihr ungünstigen Zeugenaussagen gewendet hat, weil die Zeugen "mit den Schiffsunfällen absolut nichts zu tun haben", hat das Berufungsgericht seine Feststellungen hinsichtlich des Zeitpunktes der Erkennbarkeit allein auf die Zeugenaussagen der Besatzungsangehörigen des "D[REDACTED]"-Schleppzuges gestützt. Inwiefern darin eine unzulässige Vorwegnahme der Beweiswürdigung liegen soll, ist um so weniger einzusehen, als die ergänzende Revisionsbegründung der Beklagten zu 3 und 4 selbst darauf hinweist, daß das "Vorderurteil unanfechtbar für die Bergfahrer die Erkennbarkeit des Unwetters und seiner Folgen feststellt." Auf die Aufzeichnungen der Wahrschauer haben sich die "D[REDACTED]"-Parteien in ihrer Berufungsbegründung S. 14 und in ihrem Schriftsatz vom 10. September 1956 S. 6 zum Beweis der Unrichtigkeit der Aufzeichnungen des Wahrschauers Dauer am Banneck und des lebhaften Schiffsverkehrs im Raum von Wellmich bis Kaub zur Zeit des Unwetters bezogen. Das Berufungsgericht hat aber die angeblich unrichtigen Aufzeichnungen des Wahrschauers Dauer seinen Fest-

stellungen nicht zugrunde gelegt und die Frage des übrigen Schiffsverkehrs ohne Rechtsfehler als unerheblich bezeichnet. Die Revision der Beklagten zu 3 und 4 unterläßt es auch anzugeben, inwiefern bei Berücksichtigung der Zeugenaussagen und der Aufzeichnungen die Schuldfeststellungen im angefochtenen Urteil erschüttert werden könnten.

Die übrigen Ausführungen der Revision der Beklagten zu 3 und 4 sind entweder unrichtig oder bewegen sich auf tatsächlichem Gebiet. Das Berufungsgericht hat ausdrücklich die von der Revision vermißte Feststellung getroffen (S. 23), daß, wie die Zeugenaussagen eindeutig erkennen ließen, kurz unterhalb des Loreleyhafens eine ausreichende Verständigung zwischen Schlepper und Anhang durch Zeichen im Sinne des § 58 Nr. 3 RhSchPVO nicht mehr möglich gewesen sei. Im angefochtenen Urteil wird darauf hingewiesen, der Schiffsführer Vogt habe selbst zugegeben, nur ab und zu habe man den Kopf des Anhangkahnes gesehen. Daß die pflichtwidrige Fortsetzung der Fahrt durch den "D[REDACTED]"-Zug entgegen der Auffassung der Revision die Zusammenstöße adäquat verursacht hat, bedarf keiner näherer Ausführung; das Verbot der Fahrtfortsetzung bei ungünstigem Wetter soll gerade solche Unfälle verhindern, mit denen der die Fahrt Fortsetzende rechnen muß, gleichgültig, ob der Entgegenkommer schuldhaft oder schuldlos ebenfalls seine Fahrt fortsetzt. (vgl. zur Ursächlichkeit das Urteil des I. Zivilsenats vom 13. Januar 1953 I ZR 105/52 L-M HGB § 735 Nr. 5). Die Revision wendet sich im übrigen auch vergebens gegen die tatrichterliche Feststellung, die Führung von "D[REDACTED]" habe mit der naheliegenden Möglichkeit des Ausscherens ihres Kahnes rechnen müssen. Keiner Widerlegung bedarf ferner die Ansicht der Revision, die Backbordsignale von "D[REDACTED]" seien eine Aufforderung an die Entgegenkommer gewesen, in regelwidriger Begegnung steuerbord an steuerbord vorbeizufahren,

- 11 -

wenn die Revision, wie es den Anschein hat, damit zum Ausdruck bringen will, "D [REDACTED]" habe durch ihre Signale die Entgegenkommer zur Fortsetzung der Fahrt auffordern wollen. Schließlich enthält auch die Meinung der Revision, das Unterlassen der Fahrtminderung sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen, einen Angriff auf die tatrichterliche Würdigung. Die Annahme des Berufungsgerichts, bei geringerer Geschwindigkeit wäre der Zusammenstoß erheblich glimpflicher verlaufen, wahrscheinlich wäre "E [REDACTED]" nicht einmal so kräftig nach Steuerbord ausgelaufen, ist keine reine Vermutung, sondern entspricht durchaus der Lebenserfahrung. Gerade weil nach der Lebenserfahrung bei höherer Geschwindigkeit die Gefahr eines Zusammenstoßes und die Folgen eines Zusammenstoßes schwerer sind, verlangt das Gesetz bei unsichtigem Wetter die Fahrtminderung.

3. Verschulden des Bergkahn "E [REDACTED]".

Das Berufungsgericht rechnet es der Schiffsführung von "E [REDACTED]" zum Verschulden an, daß sie

- a) nach dem beendeten Übergang ihrer Schleppboote vor dem Eintritt der völligen Sichtsbehinderung nicht die Einstellung der Fahrt verlangt habe;
- b) in Höhe der Verladestelle, nachdem die Sicht so gut wie ganz verloren gegangen war und die Schleppboote trotzdem die Fahrt fortsetzten, den Strang nicht losgeworfen und den Kahn ständig gemacht habe;
- c) im Schneegestöber keine Nebelsignale gegeben habe.

Die Revision der Beklagten zu 1 und 2 ist der Meinung, das Berufungsgericht habe den Grundsatz der Alleinverantwortlichkeit des Schleppzugführers verletzt. Ein solcher Grundsatz besteht jedoch nicht. Zwar ist nach § 2 Nr. 4 RhSchPVO der Führer des Schleppers (Schleppzugführer; im vorliegenden Fall der Schiffsführer von "D [REDACTED]" gemäß § 2 Nr. 5 Halbsatz 2) für die Befolgung der für Schlepp-

züge geltenden Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung verantwortlich und haben die Fahrer der Anhänge seine Anweisungen zu befolgen. Gleichzeitig ist aber auch bestimmt, daß die Führer der Anhänge auch ohne Anweisung des Schleppzugführers alle Maßnahmen zu treffen haben, die für die sichere Führung ihrer Anhänge durch die Umstände geboten sind. Darüber hinaus hat der Führer eines Anhangkahnes nach § 7 BSchG bei allen Dienstverrichtungen, zu denen insbesondere die nautische Führung des Schiffes gehört, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Es ist also nicht richtig, daß die Verantwortlichkeit des Schleppzugführers für die Führung des Schleppzuges die Verantwortlichkeit des Kahnschiffers für die Führung seines Kahnes aufhebe. Auch der Kahnführer hat die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften zu beachten. Er muß für die Einstellung der Fahrt sorgen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für die Notwendigkeit der Fahrteinstellung gegeben sind. In diesem Fall muß er die Flagge oder das Toplicht am Mast niederholen (§ 58 Nr. 3 c). Beachtet der Schleppzugführer pflichtwidrig das Zeichen zum Anhalten nicht, so muß der Kahnführer den Strang loswerfen und selbst anhalten, wenn dies ohne Gefährdung seines Kahnes oder Dritter möglich ist, es sei denn, er habe Grund zu der Annahme, daß besondere Umstände den Schleppzugführer zur Fortsetzung der Fahrt veranlaßten (§ 5 RhSchPVO). Die Revision verkennt, daß durch Beachtung der gesetzlichen Vorschriften Gefahren für die Schifffahrt vermieden werden sollen, die gerade von dem Kahn ausgehen, den der Kahnführer, wenn auch unter dem Oberbefehl des Schleppzugführers, verantwortlich zu führen hat. Die Ansicht, die Verantwortung des Kahnschiffers erschöpfe sich in dem richtigen Nachsteuern (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß 2. Aufl. S. 302), kann nicht gebilligt werden. Steht eine Anweisung des Schleppzugführers mit einer gesetzlichen Vorschrift für den Anhangschiffer klar erkennbar im Widerspruch, und

würde der Anhangkahn bei Befolgung der Anweisung sich oder andere in Gefahr bringen, so hat er dem Gesetzesbefehl zu gehorchen. Der Umstand, daß der Anhang sich im Schleppverband befindet, kann in der Regel keine Rechtfertigung für die Befolgung gesetzeswidriger Anweisungen des Schleppzugführers bilden; er kann gegebenenfalls als besonderer Umstand im Sinne des § 5 RhSchPVO gewertet werden, insbesondere wenn bei Nichtbefolgung der gesetzeswidrigen Anweisung dem Kahn selbst oder anderen eine Gefahr drohen würde (vgl. dazu Kahlitz RhSchPVO § 2 Anm. 15, 16). Es kann auch keine Rede davon sein, daß die Beachtung gesetzlicher Vorschriften bestimmten Inhalts zu ständigen Meinungsverschiedenheiten zwischen den verschiedenen Schiffsführungen über die Zweckmäßigkeit oder Notwendigkeit einzelner Manöver führen müßte, die sich für die Schiffsführung als Ganzes nur unheilvoll auswirken könnten, wie die Revision (ähnlich Wassermeyer S. 265 ff) meint. Vielmehr wird nur durch die strenge Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften auch durch den Führer des Anhangkahns im Rahmen des ihm Möglichen und Zumutbaren die Sicherheit der Schifffahrt gewährleistet. Ein solches dem Gesetz gemäßes Verhalten des Kahnschiffers, dem dieser durch Zeichengebung nach § 58 Nr. 3 RhSchPVO Geltung verschaffen kann, trägt dazu bei, den Schleppzugführer seinerseits zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zu bringen.

Die Rüge der Revision, eine Verständigung mit "D [REDACTED]" sei wegen Fortfalles der Sicht nicht mehr möglich gewesen, übersieht, daß das Berufungsgericht der Schiffsführung von "E [REDACTED]" gerade zum Vorwurf macht, daß sie unmittelbar vor dem Fortfall der Sicht nicht auf Einstellung der Fahrt bestanden habe.

Die weitere Rüge, das Berufungsgericht habe den Beklagten zu 2 zu Unrecht zum Loswerfen vor der Verladestelle für verpflichtet gehalten, da die Lage für "E [REDACTED]"

unsicher und die Möglichkeit des Ständigmachens ungewiß gewesen sei, bewegt sich auf dem der Revision verschlossenen Gebiet der tatrichterlichen Würdigung. Im übrigen genügt für die Annahme des Verschuldens der Schiffsführung von "E" bereits die Feststellung, daß diese nicht die Einstellung der Fahrt verlangt hat, so daß im vorliegenden Fall die Pflicht zum Loswerfen des Stranges keiner Erörterung bedarf. Irgendwelche Anhaltspunkte dafür, daß besondere Umstände den Schleppzugführer zur Fortsetzung der Fahrt veranlaßt haben könnten, waren für den Beklagten zu 2 nicht gegeben. Er mußte daher die Fahrteinstellung verlangen.

Die Pflicht der Kahnführung zur Abgabe des Nebelsignals beruhte auf § 81 Nr.2 RhSchPVO, § 7 BSchG. Die Ausführungen des Berufungsgerichts, die Führung des Talzuges wäre bei Signalgabe erheblich früher auf den Standort und Kurs des Kahnes, nach dem Ausschau gehalten wurde, aufmerksam geworden, und hätte dann den Zusammenstoß entweder ganz vermeiden oder doch jedenfalls erheblich abschwächen können, lassen keinen Rechtsfehler erkennen.

III. Das Maß des Verschuldens der Schiffsführungen von "D" und "E" bedarf im vorliegenden Rechtsstreit keiner Entscheidung, da die Beklagten nach §§ 92, 102 Nr.5 Abs.2, 114 BSchG, §§ 735, 738 HGB, §§ 823, 830, 840 BGB gesamtschuldnerisch haften (vgl. RGZ 96, 164, 167).

Hiernach haben sich alle Revisionen als unbegründet

erwiesen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100
Abs.4 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke