

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 21/66

URTEIL

Verkündet am

7. Dezember 1967

Heil,

Justizhauptschreiber

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei S [REDACTED] GmbH, vertreten durch die
Geschäftsführer in H [REDACTED],
2. der unbekannten Erben des am 18. September 1964 ver-
storbenen Schiffers Ignaz S [REDACTED], ursprünglichen
Beklagten zu 2, vom Kahn "S [REDACTED]",

Beklagte, Revisionsbeklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die Rheinreederei Z [REDACTED] AG, vertreten durch den Vor-
stand in B [REDACTED] 5/Schweiz, Untere R [REDACTED] gasse [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. die Witwe Franz V [REDACTED] in Be [REDACTED]/Rhein,

Streithelferin der Klägerin.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. November 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Bukow und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 17. August 1965 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens werden der Klägerin 4/7, den Beklagten als Gesamtschuldnern 3/7 auferlegt. Von den Kosten der Nebenintervention haben die Beklagten als Gesamtschuldner 3/7, die Nebenintervenantin 4/7 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das MS "Se [REDACTED]" (1.101 t, 76,32 m lang, 8,20 m breit, 800 PS) stieß in der Nacht vom 21. auf 22. Dezember 1961 mit dem SK "S [REDACTED] 3" (1.323,5 t, 80 m lang, 9,49 m breit) und am Morgen des 22. Dezember 1961 mit dem MS "H [REDACTED]" (951 t, 72 m lang, 9,50 m breit, 585 PS) auf dem Rhein bei St. Sebastian (km 599) zusammen. An dem MS "Se [REDACTED]" der Klägerin sollen infolge der ersten Kollision Schäden in Höhe von 35.272,95 DM, infolge der zweiten Kollision solche in Höhe von 5.808,60 DM entstanden sein. "S [REDACTED] 3" gehört der Beklagten zu 1 und wurde

- 3 -

durch den Beklagten zu 2 geführt. Den Gesamtschaden von 41.081,55 DM verlangt die Klägerin von den Beklagten ersetzt. Der Beklagte zu 2 ist nach Verkündung des erstinstanzlichen Urteils gestorben. An seine Stelle sind im Rechtsstreit seine unbekannten Erben getreten. Jedoch soll nachstehend der verstorbene Schiffsführer Sc [REDACTED] weiter als der Beklagte zu 2 bezeichnet werden.

Der Kahn "S [REDACTED] 3" befand sich mit einer Ladung von 1.220 t Brikett auf der Bergfahrt als Anhang Nr. 2 des der Streithelferin gehörigen Motorschleppers "Anna E [REDACTED]" (30 t, 1000 PS). Auf Nr. 1 hing der beladene SK "R [REDACTED]" (1.357 t). Der Schleppzug war abends bei Dunkelheit bei St. Sebastian vor Anker gegangen, wo rechtsrheinisch bereits viele Fahrzeuge lagen. In der Nacht fuhr das MS "Se [REDACTED]" leer zu Tal und kollidierte gegen 2,30 Uhr mit "S [REDACTED] 3" an dessen Steuerbordseite. Danach fuhr es sich zwischen den linksrheinischen Kribben fest. Dort blieb das Motorschiff mit dem Kopf zu Berg, etwas schräg zum Lande hin, zwischen der zweiten und dritten Kribbe liegen. Bei Tagesanbruch versuchte das leer zu Tal fahrende MS "H [REDACTED]" zwischen "S [REDACTED] 3" und dem linken Ufer zu passieren. Ohne den Schleppkahn selbst zu berühren, stieß es in Querlage mit dem Steuerbordvorderschiff gegen die Backbordseite des zwischen den Kribben liegenden MS "Se [REDACTED]".

Die Klägerin behauptet, der Kahn "S [REDACTED] 3" habe unzulässigerweise mitten im Fahrwasser gelegen, und zwar nahe dem linken Ufer, während sein Strang rack zur anderen Seite hin abgestanden habe; denn das Boot "Anna E [REDACTED]" und der Kahn Nr. 1 "R [REDACTED]" hätten sich rechtsrheinisch bei den übrigen Ankerliegern befunden.



Die Beklagten bestreiten eine fehlerhafte Lage des Kahns "S[REDACTED] 3" und führen die Kollisionen auf nautische Fehler der Motorschiffe "Se[REDACTED]" und "H[REDACTED]" zurück.

Die Streithelferin der Klägerin bestreitet ein Verschulden ihres Schleppbootes und hat sich im wesentlichen dem Vortrag der Klägerin angeschlossen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Beide Parteien haben Berufung eingelegt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage, soweit Schäden an "Se[REDACTED]" durch Kollision zwischen "Se[REDACTED]" und "S[REDACTED] 3" verursacht worden sind, zu 1/3 und, soweit Schäden an "Se[REDACTED]" durch Kollision zwischen "Se[REDACTED] seo" und "H[REDACTED]" verursacht worden sind, im vollen Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Berufungen zurückgewiesen.

Mit ihrer Revision wollen die Beklagten die Abweisung der Klage im vollen Umfange erreichen. Die Klägerin will mit ihrer Revision ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen. Beide Parteien beantragen Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Kollision zwischen "Se [REDACTED]" und "S [REDACTED] 3".

I. Verschulden des Kahns "S [REDACTED] 3".

1. Das Berufungsgericht führt aus:

Entgegen der Vorschrift des § 67 RhSchPVO habe der Kahn "S [REDACTED] 3" seinen Liegeplatz nicht so nahe am rechtsrheinischen Ufer gewählt, wie es sein Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse gestattet hätten; er habe dadurch die Schifffahrt erheblich behindert. Der Kahn habe im Zeitpunkt der Kollision, bei km 599,1-2 als einzelnes Fahrzeug ganz außerhalb der geschlossenen Masse der anderen Schiffe liegend, den Durchfahrtsraum zu den linksrheinischen Kribben nicht noch um 25 bis 30 m (die Kahnbreite eingeschlossen) verengen dürfen, so daß sein Abstand zu den Kribben etwa 40 bis 60 m betragen habe. Der Kahn, der zunächst gegen 21,30 Uhr ordnungsgemäß hinter seinem Boot und dem Anhang Nr. 1 "R [REDACTED]" 30 bis 40 m oberhalb des Bootes "I [REDACTED] III" angehalten habe, dann aber gegen 23 Uhr abgetrieben und an der Steuerbordseite von "I [REDACTED] III" ständig geworden sei, hätte sein Boot "Anna E [REDACTED]" veranlassen müssen, ihn wieder weiter nach oben und näher an den rechtsrheinischen Grund heranzuziehen. Der Kahn-schiffer habe wegen der ungewöhnlich starken Belegung des Reviers weiter unterhalb damit rechnen müssen, daß etwaige Talfahrer bei Dunkelheit und schlechter Sicht gezwungen sein würden, noch vor der in der flachen Stromkrümmung liegenden Masse von Ankerliegern aufzudrehen, wofür mehr Platz als für die Durchfahrt erforderlich gewesen sei.

Die hiergegen erhobenen Angriffe der Revision der Beklagten sind nicht begründet.

2. Die Revision der Beklagten wendet sich vergebens gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Kahnführung habe in den Stunden nach 23 Uhr mit Talfahrt rechnen müssen. Nachtfahrt ist nicht verboten. Der Kahnschiffer kannte die Sichtverhältnisse oberhalb St. Sebastian nicht, mußte also damit rechnen, daß sie dort besser seien als an seiner Liegestelle und daher die Talfahrt erlaubten. In jedem Falle mußte er mit Radar-Talfahrzeugen rechnen. Entgegen der Ansicht der Revision braucht daher im angefochtenen Urteil nicht die Feststellung getroffen zu werden, daß die Sichtverhältnisse oberhalb die Talfahrt zuließen.

Die Revision der Beklagten weist weiter darauf hin, daß an dem Anhang Nr. 1 "R[REDACTED]" ein gelbes Schweizer Motorschiff (Brag-Motor) festgemacht hatte; "S[REDACTED] 3" sei hinter jenem Schiff in dessen Schutz gelegen; wenn überhaupt ein Schiff die Talfahrt behindert habe, so sei es dieses Schiff gewesen, nicht dagegen "S[REDACTED] 3". Es kann dahinstehen, ob der Schweizer Motor vorschriftsmäßig lag. Jedenfalls war die Liegestelle von "S[REDACTED] 3" im Fahrwasser ganz außerhalb der geschlossenen Masse der anderen Fahrzeuge unzulässig. Die Revision beachtet auch nicht, daß "S[REDACTED] 3" 100 m hinter "R[REDACTED]" lag (Aussage des Matrosen B[REDACTED] von "S[REDACTED] 3"). Der Verstoß des Kahnschiffers gegen § 67 RhSchPVO würde nicht durch den etwaigen gleichzeitigen Verstoß der Führung des Brag-Motors gegen diese Vorschrift ausgeschlossen sein.

Die Revision der Beklagten meint, da unterhalb von "S[REDACTED] 3" wegen nicht ausreichenden Durchfahrtsraumes kein Talverkehr mehr möglich gewesen sei, sei es unschäd-

lich gewesen, daß "S[REDACTED] 3" oberhalb die Fahrengel fortgesetzt habe. Dabei verkennt sie, daß gerade in diesem Falle "S[REDACTED] 3" der ankommenden Talfahrt möglichst viel freien Raum für Ständigmachen oder Aufdrehen lassen mußte.

II. Verschulden des MS "Se[REDACTED]"

1. Das Berufungsgericht wirft der Führung von "Se[REDACTED]" vor, sie sei leichtfertig bei Nacht sehenden Auges in eine gefährliche Situation hineingefahren und habe hierdurch die Kollision mit "S[REDACTED] 3" herbeigeführt. Schon eine größere Strecke vor St. Sebastian, etwa von Kesselheim (km 597,0) aus, habe man auf "Se[REDACTED]" an den vielen Lichtern erkennen können, daß das Revier in der Stromkrümmung zwischen St. Sebastian und Bendorf voller Schiffe gelegen sei. Die schmale Durchfahrtsöffnung ganz am linken Ufer sei infolge der Stromkrümmung nicht erkennbar gewesen. Die vielen Lichter der Ankerlieger zusammen mit den Lichtern von Bendorf hätten eine ausreichende Orientierung von oben her praktisch unmöglich gemacht. Schon das Vorhandensein der vielen Ankerlieger bei dem diesigen Wetter habe in der Führung von "Se[REDACTED]" Bedenken hervorrufen müssen, ob sie mit ihrem fast 80 m langen leeren Motorschiff die Talfahrt in der Stromkrümmung überhaupt fortsetzen könne. Wenn man es nicht schon vorgezogen habe, oberhalb der Ankerlieger aufzudrehen, so hätte man unter allen Umständen die Fahrtgeschwindigkeit so erheblich herabsetzen müssen, daß das leere Fahrzeug notfalls kopfvor auf verhältnismäßig kurze Entfernung hätte ständig gemacht werden können. Sollte die Strömung eine so weitgehende Fahrt-herabsetzung dort wirklich nicht gestattet haben, so hätte man eben die Fahrt rechtzeitig völlig einstellen müssen. Statt dessen habe man die Geschwindigkeit nur "etwas, aber

nicht viel" herabgesetzt; daher sei man, als der nach dem rechten Ufer stehende Strang des Kahns "S [REDACTED] 3" erkennbar geworden sei, nicht mehr in der Lago gewesen, den Kahn freizufahren. MS "Se [REDACTED]" sei in Schräglage mit seinem Steuerbordvorschiff gegen den Kopf des Kahnes gestoßen und in Schräglage auf der Steuerbordseite vorbeigerutscht. Dem Motorschiff sei es dann gelungen, über Backbord aufzudrehen und mit dem Achterschiff auf den Kopf der dritten Kribbe einzuschwaiven, wo es (zwischen der zweiten und dritten Kribbe) liegengeblieben sei, und zwar mit dem Vorderschiff schräg zum Land.

2. Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß für die Führung von "Se [REDACTED]" schon auf größere Entfernung eine Gefahrenlage im Raum von St. Sebastian/Bendorf erkennbar war. Dem mußte sie bei ihren nautischen Maßnahmen Rechnung tragen. Das bedeutete einmal, daß sie ihre erhebliche Fahrtgeschwindigkeit rechtzeitig und stark herabsetzen mußte. Dem kann die Revision der Klägerin nicht mit Erfolg die Hangströmung zum rechten Ufer entgegenhalten. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Ansicht des Berufungsgerichts, die Strömung sei an der Liegestelle von "S [REDACTED] 3" am Unfalltage nicht ausgesprochen zum rechten Ufer hin gegangen, zuzustimmen ist. Jedenfalls kann diese Strömung in der flachen Linkskrümmung nicht erheblich gewesen sein. Keinesfalls hinderte die Hangströmung, die erst nach dem Ende des Graswerths allmählich einsetzt, die Schiffsführung daran, schon weiter oberhalb die Fahrtstufe erheblich herabzusetzen und diese geringe Geschwindigkeit solange beizubehalten, bis die Führung Einblick in den Unfallbereich bekommen und dem entsprechend ihre nautischen Maßnahmen treffen konnte. Bei der unklaren Lage, vor die sich die Führung von "Se [REDACTED]" schon auf weite Sicht gestellt sah, gebot

es aber die nautische Sorgfaltspflicht weiterhin, in so weitem Abstand vom linken Ufer zu fahren, daß sie möglichst frühzeitig vor Erreichung der Ecke von St. Sebastian Einblick in die linke Fahrwasserseite unterhalb gewinnen konnte. Das Rheinschiffahrtsgericht hat in seinem Urteil (S. 10) festgestellt, von einem in der Fahrwassermitte zu Tal fahrenden Schiff habe die Liegestelle von "S [REDACTED] 3" schon auf etwa 600 bis 700 m Entfernung eingesehen werden können. Diese Feststellung wird durch die von der Wasserschutzpolizei im Maßstab 1 : 2500 gefertigte Skizze bestätigt. Die Klägerin hat die Richtigkeit der Feststellung zwar in ihrem Schriftsatz vom 29. März 1965 (S. 10), der Gegenstand auch des vorliegenden Rechtsstreits war, bestritten und eine Ortsbesichtigung auf einem zu Tal fahrenden Schiff beantragt. Dessen bedurfte es aber nicht, da die Richtigkeit der Skizze, soweit sie die Einzeichnung des Stromes (nicht der Fahrzeuge) betrifft, von keiner Seite, auch der Klägerin nicht, in Frage gestellt worden ist. Entgegen der von der Klägerin im bezeichneten Schriftsatz vorgetragenen Ansicht kommt es nicht darauf an, ob man von "Se [REDACTED]" aus, so, wie das Schiff tatsächlich gefahren ist, den stillliegenden Kahn rechtzeitig erkennen konnte, sondern ob dies möglich war, wenn das Schiff in so weitem Abstand vom linken Ufer gefahren wäre, daß es rechtzeitig den Einblick hätte gewinnen können. Bei langsamer Fahrt in genügendem Abstand vom linken Ufer mußte der Führer von "Se [REDACTED]" bei dem hier nach Sachlage gebotenen ständigen Gebrauch des Nachtglases in ausreichender Entfernung das auf der Fahrwasserseite befindliche Ankerlicht des Kahnes (§ 72 Nr. 1 RhSchPVO in Verbindung mit Bild 55) erkennen und konnte daher von der Lage des Kahnes nicht überrascht werden. Mit der Entschuldigung, er habe das Ankerlicht wegen der Lichter von Bendorf nur schwer erkennen können,

kann er nicht gehört werden. Wenn er wegen der Dunkelheit und des diesigen Wetters ein nach der Rheinschiffahrts-polizeiverordnung vorgeschriebenes Licht, irritiert durch Ortslichter, nicht rechtzeitig erkennen konnte, so durfte er die Fahrt nicht fortsetzen, sondern mußte anhalten. Dabei kommt es nicht darauf an, ob er den vom Kahn zum Boot gehenden Strang rechtzeitig erkennen konnte. Aus dem Ankerlicht des Kahnes im Zusammenhang mit den Ankerlichtern der übrigen Stillieger mußte er erkennen, daß er - von seiner Fahrtrichtung aus gesehen - nur an der Backbord-seite vorbeifahren konnte. Dabei hatte er sich zu ver-gewissern, ob dort eine Durchfahrt überhaupt möglich war. Wenn die Behauptung der Revision der Klägerin richtig wäre, der Durchfahrtsraum habe unter 20 m betragen und "Se [REDACTED]" hätte wegen der Hangströmung nur mit er-heblicher Geschwindigkeit das so verengte Fahrwasser durchfahren können, so hätte - besonders auch im Hinblick auf die Schiffsansammlung weiter unterhalb - "Se [REDACTED]" überhaupt nicht das Risiko der Durchfahrt auf sich nehmen dürfen.

III. Abwägung

Da im angefochtenen Urteil ein Verschulden des Schiffs-führers von "Anna E [REDACTED]" ohne Rechtsfehler verneint ist, ist der Schaden nur zwischen "S [REDACTED] 3" und "Se [REDACTED] [REDACTED]" zu verteilen. Die Schuldabwägung und Schadensver-teilung ist von beiden Vorinstanzen ohne Rechtsfehler vorgenommen worden. Entgegen der Ansicht der Revision der Beklagten ist die Schuld des Kahns "S [REDACTED] 3" nicht so geringfügig, daß die Schadensersatzpflicht der Beklagten überhaupt entfällt. Andererseits ist entgegen der Meinung der Revision der Klägerin die Schuld von "Se [REDACTED]" mit Recht doppelt so hoch bewertet worden als die des Kahns.

B. Kollision zwischen MS "H[REDACTED]" und MS "Se[REDACTED]"

I. Verschulden des Kahns "S[REDACTED] 3"

Im angefochtenen Urteil wird ausgeführt, SK "S[REDACTED] 3" sei gegen 8 Uhr morgens, als "H[REDACTED]" zu Tal gekommen sei, nicht mehr dort gelegen, wo er bei der Anfahrt durch "Se[REDACTED]" und nach dieser Anfahrt gelegen habe. Vielmehr sei der Kahn gegen 6 Uhr morgens durch eigene Ruderbewegungen wieder weiter nach rechtsrheinisch in die Nähe des Bootes "I[REDACTED] III" gegangen.

Als Ergebnis der Beweisaufnahme stellt das Berufungsgericht fest, der Kahn habe sich mit seiner Steuerbordseite 30 bis 40 m neben "I[REDACTED] III" und damit in sehr exponierter Lage beträchtlich außerhalb der Stillieger befunden. Als gegen 1/2 7 Uhr der "I[REDACTED] III"-Schleppzug 150 bis 200 m abgesackt sei, habe "S[REDACTED] 3" ganz allein mitten im Fahrwasser im üblichen Talkurs gelegen. Bevor "H[REDACTED]" eingetroffen sei, hätten bereits mehrere Einzelfahrer und Schleppzüge den Kahn "S[REDACTED] 3" passiert gehabt. Diese Fahrzeuge hätten die noch größere Enge unterhalb von "S[REDACTED] 3" verstopft. Da für das 72 m lange MS "H[REDACTED]" kein Durchkommen gewesen sei, habe sich sein Schiffsführer entschlossen, über Backbord aufzudrehen. Für das Aufdrehen habe ein Zwischenraum zwischen "S[REDACTED] 3" und den linken Kribbenköpfen von 60, allenfalls 70 bis 75 m zur Verfügung gestanden. Das sei unzureichend gewesen. "S[REDACTED] 3" hätte rechtzeitig für Abhilfe sorgen, notfalls sein Schleppboot zum Eingreifen veranlassen müssen. "H[REDACTED]" habe oberhalb von "S[REDACTED] 3" das Aufdrehen eingeleitet und sei in Querlage in ganz knappen Abständen (nach Aussage des Schiffsführers A[REDACTED] von MS "M[REDACTED]" keine zwei Meter) vorbeigegangen, wobei sich "H[REDACTED]"

zu einem Drittel innerhalb der Linie der Kribbenköpfe befunden habe. Beim Einschwenken sei das nun schon mit seinem Achterschiff schräg zu Tal liegende Fahrzeug mit der Steuerbordseite seines Vorschiffs gegen "Se [REDACTED]" mittschiffs gestoßen. Diese Kollision sei durch die verengende Lage von "S [REDACTED] 3" im Fahrwasser verursacht worden, da "H [REDACTED]" hierdurch daran gehindert worden sei, einen genügend weiten Bogen nach Steuerbord auszufahren.

Die Revision der Beklagten meint, "S [REDACTED] 3" habe, bevor der "I [REDACTED]"-Schleppzug etwa 200 m abgesackt sei, keine Möglichkeit gehabt, weiter nach rechtsrheinisch beizugehen.

Die Rüge ist nicht begründet. Der Kahn "S [REDACTED] 3" mußte nach § 67 RhSchPVO seinen Liegeplatz auch nach der Anfahrung durch "Se [REDACTED]" so nahe am Ufer wählen, wie es sein Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse gestatteten; er durfte keinesfalls die Schifffahrt behindern. Gegen diese Vorschrift hat die Führung von "S [REDACTED] 3" verstoßen, als sie ihren Kahn in einem Abstand von 30 bis 40 m zu "I [REDACTED] III" liegen ließ. Sie mußte sich von ihrem Boot in die Reihe der Stillieger hochziehen lassen, zum mindesten weit näher an "I [REDACTED] III" herangehen. An dem näheren Beigehen wurde "S [REDACTED] 3" auch nicht durch den Nebel gehindert; nach dem sich auf die Beweisaufnahme stützenden Vortrag der Revision betrug die Sichtweite zeitweilig nur 50 - 60 m und selten mehr. Wenn die Sichtweite "zwischen durch einmal frei" war, so konnte der Kahn diese freie Sicht zum Beigehen ausnutzen. Er hat sich auch tatsächlich durch Ruderbewegungen dem Stillieger "I [REDACTED] III" genähert, jedoch nicht genügend.

Unhaltbar ist die Rechtsansicht der Revision der Beklagten, eine Behinderung der Schifffahrt liege dann nicht vor, wenn das Fahrwasser für die Durchfahrt breit genug sei; die Ankerlieger hätten nicht die Pflicht, für Aufdrehmanöver ausreichend Platz zu lassen. Abgesehen davon, daß der bezeichneten Vorschrift schon dann zuwidergehandelt wird, wenn der Stillieger mehr Raum im Fahrwasser als unbedingt nötig in Anspruch nimmt, mußte im vorliegenden Fall Platz für die nach der Lage im Revier notwendigen Aufdreh- oder Anhaltemanöver geschaffen werden. Weil der Beklagte zu 2 das nicht getan hat, hat er die Schifffahrt behindert.

Die Revision der Beklagten beanstandet, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die Anfahrung durch MS "Se [REDACTED]" wegen Beschädigung des Ankergeschirrs zur Manövrierunfähigkeit des Kahns "S [REDACTED] 3" geführt habe, die gemäß § 94 RhSchPVO durch ein rotes und weißes Licht angezeigt worden sei. Das hat das Berufungsgericht nicht übersehen; vielmehr hat es selbst festgestellt (BU S. 12, 30), daß durch den Zusammenstoß mit "Se [REDACTED]-see" der Kranbalken herausgerissen worden und die Öhringkette gebrochen sei, ohne daß die eigentliche Anker- vorrichtung beschädigt worden sei, und daß am Morgen bei der beabsichtigten Fahrtaufnahme der Kahn den Anker nicht habe herausdrehen können.

Die Rüge der Revision ist auch sachlich nicht begründet. Die Beklagten haben nicht dargetan, geschweige denn bewiesen, daß die Schäden am Ankergeschirr es dem Beklagten zu 2 unmöglich gemacht hätten, näher an "I [REDACTED] III" heranzugehen als dies tatsächlich geschehen ist. Überdies hat das Berufungsgericht ausgeführt, das Boot "Anna F [REDACTED]" habe am Morgen kurz vor den Kollisionen,

in die "S[REDACTED] 3" verwickelt worden sei, langsam angezogen, um die Fahrt aufzunehmen. "S[REDACTED] 3" sei aber nicht mitgegangen. Auch wenn "S[REDACTED] 3" wegen Bruchs der Öhringkette nicht in der Lage gewesen wäre, seinen voraus nach Steuerbord stehenden Buganker herauszuziehen, hätte der Kahn die Möglichkeit gehabt, durch entsprechende Ruderstellung etwas näher zum rechten Ufer beizugehen, wenn er dem Zug des Bootes gefolgt wäre. Daß diese Möglichkeit sich erst nachträglich herausgestellt habe, wie die Revision behauptet, ist nicht ersichtlich. Die Beklagte hat selbst im Schriftsatz vom 26. März 1965 S. 24 a.E. ihrem Schleppzugführer vorgeworfen, er habe es versäumt, den Kahn nach der Anfahrung durch "Se[REDACTED]" aus dem Fahrwasser herauszubringen, wenn er tatsächlich dort gelegen habe. Also hat nach dem eigenen Vortrag der Beklagten diese Möglichkeit bestanden.

Der Schiffsführer von "S[REDACTED] 3" konnte sich nicht darauf verlassen, daß wegen des in seinem Raum herrschenden unsichtigen Wetters keine Talfahrt kommen würde. Er kannte die Sichtverhältnisse oberhalb nicht, konnte sich also nicht darauf verlassen, daß sie ebenso schlecht seien wie an seinem Standort. Sein Vorbringen, wegen der Schiffsansammlung und des unsichtigen Wetters sei eine Fortsetzung der Talfahrt auch dann nicht möglich gewesen, wenn er vorschriftsmäßig näher an "I[REDACTED] III" gelegen wäre, kann ihn nicht entlasten. Gerade mit Rücksicht hierauf mußte er der etwaigen Talfahrt möglichst viel freien Raum zum Aufdrehen oder Anhalten lassen. Daß er das nicht getan hat, war sein Fehler.

Hiernach hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß der Schiffsführer von "S[REDACTED] 3" schuldhaft die Kollision von "H[REDACTED]" und "Se[REDACTED]" herbeigeführt hat.

II. Verschulden des MS "Se [REDACTED]"

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, die Führung von "Se [REDACTED]" habe die Kollision mit "H [REDACTED]" nicht verursacht. Die fehlerhafte Fahrweise von "Se [REDACTED]" habe zwar dazu geführt, daß dieses Schiff zwischen den Kribben zum Stilliegen gekommen sei. Es sei aber außerhalb des Fahrwassers gelegen und hätte sich auch freiwillig dorthin legen dürfen. Auch die Lage des Kahns "S [REDACTED] 3" bei Ankunft des MS "H [REDACTED]" sei auf die Kollision mit "Se [REDACTED]" nicht zurückzuführen. Der Kahn habe nämlich nach dieser Kollision seine Liegestelle verändert und die neue Liegestelle selbst gewählt. Wenn er genau so, wie schon am Abend vorher, im Fahrwasser liegen geblieben sei, statt dasselbe zu räumen, so könne dafür nicht mehr die Führung von "Se [REDACTED]" verantwortlich gemacht werden. Der unzulässige Liegeplatz sei keine adäquat-kausale Folge der vorausgegangenen Anfahrt des Kahns durch "Se [REDACTED]".

Diesen Rechtsausführungen ist zuzustimmen. Es kommt, was die Revision der Beklagten verkennt, allein darauf an, daß der Liegeplatz von "Se [REDACTED]" zulässig war. Auf welche Weise "Se [REDACTED]" den zulässigen Liegeplatz erreicht hat, ist für die Frage der adäquaten Verursachung belanglos. Die Revision hat auch nicht recht, wenn sie meint, das zwischen den Kribben befindliche Wasser müsse dem Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen.

Daß die Beschädigung des Ankergeschirrs des Kahns "S [REDACTED] 3" durch "Se [REDACTED]" den Kahn nicht daran hinderte, statt des von ihm gewählten Liegeplatzes einen zulässigen Liegeplatz aufzusuchen, ist bereits oben ausge-

führt. Das Aufsuchen des unzulässigen Liegeplatzes beruht auf einem selbständigen Entschluß des Beklagten zu 2.

III. Verschulden des NS "H[REDACTED]"

Ob nicht auch die Führung von "H[REDACTED]" die Kollision mit "Se[REDACTED]" schuldhaft herbeigeführt hat, ist in diesem Rechtsstreit nicht zu prüfen. Die Frage hat nur für die den Beklagten gegen Eigner und Führer von "H[REDACTED]" etwa zustehende Ausgleichsansprüche Bedeutung. Auch wenn die Frage zu bejahen wäre, würde Eigner und Führer von "S[REDACTED] 3" und "Se[REDACTED]" der Klägerin als Gesamtschuldner haften (§§ 823, 840 BGB, § 92 BSchG in Verbindung mit § 735 HGB). Wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, ist daher die Klage hinsichtlich der Kollision zwischen "H[REDACTED]" und "Se[REDACTED]" im vollen Umfange dem Grunde nach gerechtfertigt.

C. Hiernach haben sich beide Revisionen als ungegründet erwiesen und waren daher zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Stimpel