

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 22/66

URTEIL

Verkündet am

18. April 1968

Kaufmann,

Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma N [REDACTED], A [REDACTED] V [REDACTED]-AG,
I [REDACTED]/[REDACTED], I [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch den
Vorsitzenden des Vorstandes, daselbst,

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

gegen

1. Josef S [REDACTED] KG, Schlepp- und Vorspanndienst, S [REDACTED]
H [REDACTED]straße,
2. den persönlich haftenden Gesellschafter der KG zu 1,
Josef S [REDACTED], S [REDACTED], H [REDACTED]straße,
3. Josef R [REDACTED], Schiffsführer, O [REDACTED], H [REDACTED] Straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Beklagte und Revisionsbeklagte,
Rechtsanwalt [REDACTED] -

4. die Firma L [REDACTED] & Co., H [REDACTED], B [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Streithelferin der Beklagten,
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. April 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin werden die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar vom 11. November 1964 und des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 17. September 1965 teilweise geändert.

Die Klageansprüche sind zur Hälfte dem Grunde nach gerechtfertigt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebenintervention hat die Klägerin die Hälfte zu tragen.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag der Klageansprüche, soweit sie dem Grunde nach gerechtfertigt sind, wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht St. Goar zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Als Versicherer des MS "Stadt Neckarelz" (996 t, 750 PS, 76,9 m lang, 8,20 m breit) verlangt die Klägerin Ersatz des mit 20.061,54 DM bezifferten Schadens, der ihr dadurch entstanden ist, daß am 17. Dezember 1961 gegen 7 Uhr 30 bei Rhkm 559 in der Nähe des Hundhafens bei St. Goar das MS "Stadt Neckarelz" zunächst mit dem MTS "Magda" und danach beide zusammen mit dem MTS "Tankmotor 1" kollidierten. Hinsichtlich des Schadens am "Tankmotor 1" (775 t, 400 PS) klagt die Klägerin aus abgetretenem Recht. Die Klägerin nimmt die Beklagte zu 1 als Eignerin, den Beklagten zu 3 als Schiffsführer des Motorschleppers "Loreley" (500 PS), den Beklagten zu 2 als persönlich haftenden Gesellschafter der Beklagten zu 1 in Anspruch.

Am 16. Dezember 1961 war das der Streithelferin der Beklagten gehörende MTS "Magda" (914 t, 500 PS, 67 m Länge, 8,20 m Breite) leer auf Talfahrt bis St. Goar gekommen, wo es in der Einfahrt des linksrheinisch gelegenen Hafens "Am Hund" Feierabend machte.

Das MS "Neckarelz" hatte sich am gleichen Tage mit dem Kahn "Burg Hirschhorn" (1500 t, 85,5 m lang; künftig der Kahn genannt) im Anhang auf Bergfahrt befunden. Bei Kesselheim war der Motorschlepper "Loreley" dem Schleppzug vorgespannt worden. Dieser Schleppzug hatte gegen Abend des 16. Dezember 1961 die Höhe des Stromkilometer 558,5 erreicht und war zunächst dort rechtsrheinisch vor Anker gegangen. Das Vorspannboot "Loreley" hatte sich nach St. Goar begeben. Während der Nacht waren der Kahn und das an seiner Steuerbordseite liegende MS "Stadt **Neckarelz**"



abgetrieben. Daraufhin hatte MS "Neckarelz" den Kahn aufgepackt und war mit ihm nach linksrheinisch gefahren, wo MS "Neckarelz" mit dem Kahn unterhalb des Hundhafens erneut vor Anker gegangen war.

Am Morgen des 17. Dezember 1961, noch vor Helligkeit, erschien das Vorspannboot "Loreley", nahm den Kahn auf und fuhr zu Berg. Fast gleichzeitig setzte MS "Stadt Neckarelz" die Bergfahrt fort. Unterhalb befanden sich im rechtsrheinischen Fahrwasser MS "Express 44", im linksrheinischen "Tankmotor 1" auf Bergfahrt.

MTS "Magda" war zu dieser Zeit über Steuer aus dem Hafen "Am Hund" herausgetrieben und sodann bergwärts gefahren, um über Backbord talwärts zu wenden. MTS "Magda" befand sich, nachdem es den aus "Loreley" und dem Kahn bestehenden Schleppzug (künftig als Schleppzug "Loreley" bezeichnet) an Steuerbordseite passiert hatte, bereits auf der Talfahrt, als es zunächst mit MS "Stadt Neckarelz" kollidierte und sodann, zusammen mit diesem, gegen "Tankmotor 1" stieß. Die drei Schiffe wurden beschädigt.

Die Klägerin hat behauptet, zu den Kollisionen sei es nur dadurch gekommen, daß der Beklagte zu 3 als Schiffsführer des Motorschleppers "Loreley" plötzlich durch Einschalten des Blinklichts und Einschlagen des Backbordkurses von dem wendenden MTS "Magda" die Begegnung Steuerbord auf Steuerbord verlangt habe, obwohl "Magda" für alle Beteiligten erkennbar das Wenden in weitem Bogen angelegt und der Platz für eine Begegnung an Backbord im rechtsrheinischen Fahrwasser ausgereicht habe. Zwar sei es der Schiffsführung des Tankers durch sofortiges

Reagieren gelungen, das Fahrzeug in ganz geringem Abstand an Schleppzug vorbeizusteuern. Für den Führer von MS "Stadt Neckarelz" sei aber ein Zusammenstoß zwischen MTS "Magda" und dem Kahn zu erwarten gewesen; er habe beschleunigt nach Steuerbord in das linksrheinische Fahrwasser ausweichen müssen, da bei einem solchen Zusammenstoß sein eigenes Schiff gefährdet gewesen wäre, wenn er nach Backbord ausgewichen wäre. Er habe damit rechnen können, daß "Magda" zwischen der Steuerbordseite des Schleppzuges und MS "Stadt Neckarelz" ungehindert durchfahren werde. MTS "Magda" habe aber diese Durchfahrt nicht mehr erreicht, weil der Tanker beim Passieren des Schleppzuges bereits zu sehr in Schräglage geraten sei. MTS "Magda" habe zwar versucht, durch Aufdrehen nach Backbord eine Kollision mit MS "Stadt Neckarelz" zu vermeiden, der Versuch sei aber mißglückt.

Die Beklagten haben behauptet, zu den Kollisionen sei es nur dadurch gekommen, daß der Schiffsführer von MS "Stadt Neckarelz" nautisch fehlerhaft vor MTS "Magda" einen plötzlichen Kurswechsel nach Steuerbord durchgeführt und dadurch in den Kurs des MTS "Magda" geraten sei. Der beklagte Schiffsführer von "Loreley" habe mit Recht von "Magda" die Vorbeifahrt an Steuerbord verlangt, da er zum rechten Ufer habe fahren wollen, damit der Kahn seinen noch im Grund sitzenden, unklar gewordenen Backbordbuganker habe aufnehmen können und damit der aus "Stadt Neckarelz", dem Kahn und dem Vorspannboot bestehende Schleppzug am rechten Ufer wieder hätte zusammengestellt werden können. Auch sei die rechte Fahrwasserseite für eine Vorbeifahrt von "Magda" an Backbord des Schleppzuges "Loreley" durch das an Backbord des Schleppzuges überholende MS "Expres 44" versperrt gewesen. "Stadt Neckarelz" hätte dem Schleppzug zum rechten Ufer folgen müssen. Für den Führer von "Stadt Neckarelz"

sei vorausschbar gewesen, daß der von ihm eingeschlagene Steuerbordkurs zum Zusammenstoß mit "Magda" haben führen müssen. Die Vorbeifahrt von "Magda" an der Steuerbordseite des Schleppzuges habe sich reibungslos in ausreichendem Abstand vollzogen.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen.

Mit der Revision will die Klägerin ihrer Klage zum Erfolg verhelfen. Die Beklagten und die Nebenintervenientin bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Ursächliches Verschulden des Führers des MSchl. "Loreley"
(Beklagten zu 3).

I. Das Berufungsgericht führt zunächst ohne Rechtsfehler aus, das Backbord-Wendemanöver von "Magda" zu Tal sei nach rechtzeitiger Abgabe des Wendesignals zulässig gewesen und sei auch sachgerecht in ausreichendem Abstand von dem "Loreley"-Bergschleppzug so angelegt worden, daß "Magda" an der Backbordseite dieses Schleppzuges (also nach Ausfahren eines weiten Wendekreises) vorbeifahren sollte. Als "Magda" das Wenden fast beendet gehabt habe und schon ziemlich schräg zu Tal gelegen sei, habe "Loreley" das Blinklicht eingeschaltet. Dabei beruft sich das Rheinschiffahrtsobergericht ausdrücklich auf die Aussage des Steuermanns Luck von "Magda", die es für glaubhaft hält, der weiter bekundet hat, "Loreley" sei mit dem Einschalten des Blinklichtes nach Backbord gegangen. Mit Recht macht es sich insoweit auch die Aussage des Schiffsfüh-

rers von "Stadt Neckarelz", Reschke, zu eigen, der bekundet hat, "Loreley" habe gleichzeitig mit dem Einschalten des Blinklichtes seinen Kurs nach der rechten Rheinseite hinüber geändert. "Magda" sei bei dem Abstand von mehreren Schiffslängen zum "Loreley"-Schleppzug berechtigt gewesen, zu verlangen, daß dieser auf die beabsichtigte Fahrweise des wendenden Schiffes sich einstelle. Der Führer von "Loreley" habe gegenüber "Magda" kein Weisungsrecht gehabt und habe daher nicht blinken dürfen, wie er es getan habe, sondern u. U. bei drohender Gefahrenlage nur ein Achtungssignal geben dürfen. Dieses Vergreifen im Mittel sei aber im Ergebnis rechtlich unerheblich. Der Führer von "Loreley" habe immerhin wegen des im rechtsrheinischen Fahrwasser zu Berg fahrenden MS"Expreß 44" und der eigenen leicht nach rechtsrheinisch ausgerichteten Lage seines Schleppzuges der Annahme sein können, daß für "Magda" ein Passieren auf der Steuerbordseite als gefahrloser anzusehen gewesen sei als auf Backbord. Im übrigen sei dieser Fehlgriff im Mittel nicht adäquat ursächlich für die eingetretene Kollision. MTS "Magda" habe sich auf die unberechtigte Kursweisung von "Loreley" eingelassen, das Blinklicht von "Loreley" erwidert und so scharf nach Backbord gehalten, daß es die Steuerbordseite des Schleppzuges fast in Querlage passiert habe. Dabei sei der Abstand zwischen "Magda" und dem Kahn so gering gewesen, daß man, wie der Führer von "Tankmotor 1" bekundet habe, "hätte hinüberspringen können". Damit sei allerdings infolge der "Kursweisung" von "Loreley" die Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Kahn gegeben gewesen, wenn sie sich auch nicht verwirklicht habe. Wenn aber der Führer von "Stadt Neckarelz" eine Kollision zwischen "Magda" und dem Schleppzug befürchtet und geglaubt habe, sein Schiff vor den Folgen eines solchen Zusammenstoßes

durch scharfen Kurswechsel zum linken Ufer sichern zu können, so sei diese Reaktion in höchstem Maße fehlsam gewesen, da "Stadt Neckarelz" nach Backbord hinter den Kahn hätte ausweichen können. Die fehlsame Kursanweisung von "Loreley" an "Magda" könne daher nicht mehr als adäquat kausal für das außergewöhnliche nautische Verhalten des Führers von "Stadt Neckarelz" angesehen werden.

II. Weder die Ansicht des Berufungsgerichts, das fehlsame Blinken des beklagten Schiffsführers von "Loreley" und seine dementsprechende Fahrt zum rechten Ufer seien entschuldbar, noch die Annahme des Berufungsgerichts, dieses fehlerhafte Verhalten sei für die beiden Kollisionen nicht adäquat ursächlich gewesen, halten der rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Beim Blinken von "Loreley" hatte "Magda" das Wenden fast beendet. "Loreley" durfte daher schon zu der Zeit, als für sie erkennbar war, daß "Magda" am rechten Ufer zu Tal fahren wollte, ihren Kurs nicht zum rechten Ufer nehmen; erst recht durfte sie nicht, auch nicht unter Abgabe eines ihre Absicht in keiner Weise klärenden Achtungssignals, diesen in den Drehkreis von "Magda" gerichteten Kurs fortsetzen. Wenn eine Querfahrt - um eine solche handelte es sich bei dem Wenden in weitem Bogen, so daß § 47 Nr. 2 RhSchFVO nicht anzuwenden ist (BGH VersR 1961, 881) - nach § 49 Nr. 1 in Verbindung mit § 47 Nr. 1 RhSchPVO unter der Voraussetzung erlaubt ist, daß andere Fahrzeuge nicht gezwungen sind, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern, so sind die anderen Fahrzeuge verpflichtet, erforderlichenfalls ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder (und) ihren

Kurs zu ändern. Gegen diese Pflicht hat der Führer von "Loreley" verstoßen. "Magda" war durch dieses Verhalten von "Loreley" in die schwierige Lage versetzt, zu entscheiden, ob sie dem Schleppzug an Backbord, wie ursprünglich beabsichtigt, oder an Steuerbord begegnen sollte. In beiden Fällen war die unmittelbare Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Schleppzug gegeben. Sie hat sich für die Vorbeifahrt an Steuerbord entschieden und diese gefährliche Lage durch großes Geschick und Glück gerade noch gemeistert. Das Verhalten des beklagten Schiffsführers, der nach seinem eigenen Vorbringen möglichst schnell das rechte Ufer erreichen wollte, um dort den Schleppzug wieder zusammenzustellen, war auch schuldhaft. Er hat zwar angegeben, daß er für die Sicherheit von "Magda" habe sorgen wollen, da bei Begegnung an Backbord für "Magda" die Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Bergfahrer "Expreß 44" bestanden habe. Eine solche Gefahr bestand jedoch nicht, das Berufungsgericht hat nicht versucht, sie in begründender Weise darzulegen, wie die Revision mit Recht rügt. Der Schiffsführer Höfele von MS "Expreß 44" hat bekundet, er sei, als "Magda" und "Stadt Neckarelz" zum linken Ufer zu gefahren seien, hinter dem Schleppzug geblieben; erst nachher sei er zwischen dem Schleppzug und dem rechten Ufer hochgefahren. Der beklagte Schiffsführer von "Loreley" hat bei seiner Vernehmung vor dem Rheinschiffahrtsgericht ausgesagt, er glaube sich zu erinnern, daß in dem Zeitpunkt, als er nach Backbord ausgewichen sei, um dem MS "Magda" Platz zu machen, "Expreß 44" schon auf der Backbordseite hinter seinem Schleppzug gewesen sei. Selbst wenn diese Aussage die tatsächlichen Verhältnisse richtig wiedergäbe, hätte für "Magda" keine Gefahr bestanden, wenn sie am rechten Ufer zu Tal gefahren wäre. Das hinter dem Schleppzug, wenn auch nach Backbord ver-

setzt, fahrende MS "Express 44" hätte vom Überholen absehen müssen und unschwer dem entgegenkommenden Talfahrer nach Steuerbord ausweichen können.

Hiernach ist davon auszugehen, daß der beklagte Schiffsführer schuldhaft durch sein fehlsames Kurssignal und seinen fehlerhaften Kurs die unmittelbare Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Anhangkahn von "Loreley" heraufbeschworen hat.

2. Dieses schuldhaft nautische Verhalten des beklagten Schiffsführers war im Rechtssinne ursächlich für die beiden Kollisionen (§ 92 BSchG, § 738 HGB). Als der Führer von "Stadt Neckarelz" wahrnahm, daß "Magda" sich auf das fehlsame Kurssignal von "Loreley" einließ, mußte er ausweichen, da wegen seiner gegenüber dem Schleppzug um eine Schiffsbreite nach Steuerbord versetzten Lage die vorauszu sehende harte Vorbeifahrt von "Magda" am Schleppzug zum Zusammenstoß mit diesem hätte führen müssen. Die Kürze der Zeit bis zu seiner Begegnung mit "Magda" erforderte seine rasche Entscheidung. Er hat sich für die Begegnung mit "Magda" an Backbord entschieden und ist daher mit äußerster Kraft nach Steuerbord ausgewichen. Seine nautische Entscheidung war zwar falsch, wie noch auszuführen sein wird. Er hat sie aber damit begründet - das Berufungsgericht sieht diese Begründung nicht als widerlegt an -, daß er den Zusammenstoß von "Magda" mit dem Kahn und als Folge eines solchen Zusammenstoßes die Kollision des Kahnes mit "Stadt Neckarelz" befürchtet habe, wenn er nach Backbord ausgewichen wäre; er war der Meinung, die Gefahr für sein Schiff sei beim Ausweichen nach Steuerbord geringer, da er hoffte, "Magda" werde es gelingen, zwischen dem Kahn und "Stadt Neckarelz" hindurchfahren zu können.

4
N

Das Berufungsgericht hat sich nicht damit auseinandergesetzt, ob diese Befürchtung objektiv begründet war oder ob der Führer von "Stadt Neckarelz" zu der, wenn auch irrigen Meinung, kommen konnte, sie sei begründet. Tatsächlich war eine solche Befürchtung nicht völlig von der Hand zu weisen. "Stadt Neckarelz" lag um eine Schiffsbreite nach Steuerbord aus dem Kurs des Schleppzuges heraus und befand sich in sehr kurzen Abstand hinter dem Schleppzug. Zugunsten der Klägerin muß unterstellt werden, daß "Stadt Neckarelz" ihren Kurs parallel zum Ufer fuhr. Die Ereignisse spielten sich sehr schnell ab. Bei dieser Sachlage konnte es fraglich erscheinen, ob "Stadt Neckarelz", wäre sie nach Backbord ausgewichen, einen solchen Abstand zum Kahn gewonnen hätte, daß sie durch einen Zusammenstoß zwischen "Magda" und dem Kahn nicht in Mitleidenschaft gezogen worden wäre. Diese Erwägungen zeigen, daß der adäquate ursächliche Zusammenhang zwischen dem Entschluß des Führers von "Stadt Neckarelz", nach Steuerbord auszuweichen, und der fehlerhaften "Kursweisung" des beklagten Schiffsführers nicht verneint werden kann.

Das Revisionsgericht kann nach den gesamten Umständen des Falles der Ansicht des Berufungsgerichts nicht zustimmen, der Führer von "Stadt Neckarelz" habe in höchstem Maße fehlsam gehandelt, sein Verhalten sei als "außergewöhnlicher navigatorischer Vorgang" zu beurteilen, der durch die fehlsame Kursanweisung von "Loreley" nicht adäquat verursacht worden sei. Der Revision ist zuzugeben, daß die Entscheidung im angefochtenen Urteil von der Betrachtungsweise nachträglicher Beurteilung beeinflusst worden ist. Daraus, daß die erhebliche Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen "Magda" und dem Kahn tatsächlich sich nicht ausgewirkt hat, weil "Magda" bei der Vorbeifahrt an dem Kahn ganz knapp misgekommen ist, kann nicht

geschlossen werden, daß für "Stadt Neckarelz" keine Gefahr bestanden habe.

B. Ursächliches Verschulden des Führers des MS "Stadt Neckarelz".

Der Führer von "Stadt Neckarelz" hat in der Gefahrenlage, die durch das fehlsame Verhalten von "Loreley" entstanden war, objektiv falsch gehandelt und unter Verstoß gegen § 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO den Kurs von "Magda" geschnitten. Der scharfe Backbordkurs, den "Magda" nach der Weisung von "Loreley" ausführte, mußte bei dem schnellen Ablauf der Ereignisse dazu führen, daß "Stadt Neckarelz" die Durchfahrt für "Magda" zwischen dem Kahn und "Stadt Neckarelz" nicht mehr rechtzeitig freimachen konnte. Das hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler ausgeführt. Demgegenüber wäre die Gefahr für "Stadt Neckarelz", wenn sie nach Backbord ausgewichen wäre, erheblich geringer gewesen. Es war schon nicht sicher, daß es zu einem Zusammenstoß zwischen "Magda" und dem Kahn gekommen wäre - tatsächlich ist es auch nicht dazu gekommen -; wenn es schon zu einem solchen Zusammenstoß gekommen wäre, wäre die Gefahr einer Kollision zwischen dem Kahn und "Stadt Neckarelz" geringer gewesen, jedenfalls wären die Folgen eines solchen Anstoßes nicht so erheblich gewesen, da der Kahn und "Stadt Neckarelz" in nahezu gleicher Richtung fuhren, während "Magda" und "Stadt Neckarelz" in entgegengesetztem Kurs aufeinander zu kamen.

Der Führer von "Stadt Neckarelz" hat auch schuldhaft gehandelt, da die Lage für ihn, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler festgestellt hat, erkennbar war. Entgegen der Ansicht der Revision kann er sich nicht darauf berufen, daß an seiner Backbordseite MS "Express 44" im Revier war.

Selbst wenn die Behauptung der Revision, "Expreß 44" habe sich in Zeitpunkt des Blinkzeichens von "Loreley" an Backbordseite von "Stadt Neckarelz" in einem Seitenabstand von 30 m befunden, als richtig unterstellt wird, wäre "Stadt Neckarelz" durch "Expreß 44" nicht gehindert gewesen, ausreichend nach Backbord vor dem entgegenkommenden MTS "Magda" auszuweichen. Dem Führer von "Stadt Neckarelz" blieb auch noch ausreichend Zeit, den der Lage im Revier entsprechenden richtigen Entschluß zu fassen. Sein Verschulden wird nur dadurch gemindert, daß er unter einem gewissen Zeitdruck handeln mußte.

C. Abwägung

Es kann nicht angenommen werden, daß das ursächliche Verschulden eines der beiden Schiffsführer überwiegt (§ 92 BSchG in Verbindung mit §§ 736, 738 HGB, § 254 BGB). Einerseits hat der beklagte Schiffsführer von "Loreley" die Gefahrenlage geschaffen, die sich auch auf "Stadt Neckarelz" ausgewirkt hat und in der der Führer von "Stadt Neckarelz" verhältnismäßig rasch seinen Entschluß fassen mußte. Diesem liegt andererseits zur Last, daß er in der Gefahrenlage unüberlegt unter Verkennung der nautischen Gegebenheiten gehandelt hat. Hiernach haben die Beklagten den bei "Stadt Neckarelz" entstandenen Schaden zur Hälfte zu tragen, während die Klägerin die andere Hälfte ihres Schadens selbst tragen muß. Das gleiche gilt auch für die Verteilung des bei "Tankmotor 1" entstandenen Schadens. Nach Sachlage trifft die Führung dieses Schiffs kein Verschulden; ein solches ist auch vom Berufungsgericht nicht angenommen. Die Klägerin muß aber dem abgetrete-

nen Anspruch ihre gegenüber "Loreley" bestehende Ausgleichspflicht entgegenhalten lassen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck