

Verkündet
am 1. Februar 1962
Schorm, 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 Firma G [REDACTED] von Gi [REDACTED]'s Erben, Handelsgesellschaft mbH mit Sitz in H [REDACTED], Ka [REDACTED]brücke [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer daselbst,
2. des Schiffsführers Friedrich Sch [REDACTED] von MS "Gl [REDACTED]-[REDACTED]",

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Reederei Br [REDACTED] GmbH mit Sitz in W [REDACTED], Ha [REDACTED]straße [REDACTED] bis [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 1. Februar 1962 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkennt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-fahrtsobergerichts - in Köln vom 28. Januar 1960 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Kahns "Br[REDACTED]" (1313 to, 87,75 m lang, 9,95 m breit). Sie macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 18.806,30 DM geltend, die ihr nach ihrer Behauptung durch die Beschädigung des Kahns bei einer am 23. November 1957 bei St. Go[REDACTED] erfolgten Kollision mit dem der Beklagten zu 1 gehörigen, von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten MS "Gl[REDACTED]" (751 to) erwachsen sind.

Das ebenfalls der Klägerin gehörige Räderboot "Br[REDACTED]" kam mit den Kähnen "Gu[REDACTED] Wa[REDACTED]", "Br[REDACTED]", "E[REDACTED]" und "Me[REDACTED]" im Schlepp zu Berg. Am Ba[REDACTED] begegnete dem Schleppzug an Steuerbord das um die L[REDACTED] herum mit etwa 400 to Ladung zu Tal gekommene MS "Gl[REDACTED]". Dasselbe schlug während der Begegnung in Höhe der Verladestelle von St. Go[REDACTED] mit seinem Steuerbordachterschiff gegen die Steuerbordseite des Kahns "Br[REDACTED]" an und beschädigte denselben. Der Kauber Pegel zeigte 1,19 m an.

Die Klägerin behauptet, der Unfall sei allein darauf zurückzuführen, daß der Beklagte zu 2 bei der Wahl seines Kurses und seiner Fahrtgeschwindigkeit den an der Unfallstelle herrschenden Strömungsverhältnissen nicht genügend Rechnung getragen habe. Er habe trotz ausreichenden Fahrwassers statt des Bankecks den rechtsrheinisch hochfahrenden Braunkohle-Zug angehalten und schon oberhalb dieses Schleppzuges die Maschine fast still gesetzt gehabt, so daß MS "Gl[REDACTED]" zwangsläufig von der nach rechtsrheinisch gehenden Strömung mitgenommen und regelrecht in den Schleppzug "Br[REDACTED]" hineingetrieben worden sei.

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden der Führung ihres Motorschiffs und meinen, das Br[REDACTED]-Boot hätte mit seinem langen Schleppzug nicht so kurz noch vor dem Talfahrer den Übergang zur rechten Rheinseite machen dürfen. Mit Rücksicht auf den überraschenden Seitenwechsel habe man auf "Gl[REDACTED]" die Maschinenkraft reduzieren müssen, um dem Bergzug mehr Zeit zur Durchführung seines Übergangs zu geben. Der Kahn "Br[REDACTED]" sei seinen Vordermännern nicht zur rechten Rheinseite hin gefolgt. Der Beklagte zu 2 habe mit Rücksicht auf die Lage des Kahn es noch dichter an das linke Ufer herangehen wollen; der auf dem Motorschiff tätig gewesene Lotse habe dies jedoch wegen des Tiefgangs des Motorschiffs bei dem am Unfalltage herrschenden niedrigen Wasserstand für unverantwortlich gehalten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, erstreben die Beklagten die Klageabweisung.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Schiffsführung von "Gl[REDACTED]" zwei nautische Fehler gemacht, die den Unfall herbeigeführt haben. Sie habe einmal eine zu geringe Maschinenkraft eingesetzt mit der Folge, daß ihr Schiff am Bankeck in der Linkskrümmung des Stromes von der rechtsrheinisch gerichteten Strömung erfaßt und in den Berg-



schleppzug hineingetrieben worden sei. Sodann habe sie von vornherein das Bankeck nicht genügend angehalten, was bei einer so geringen Fahrstufe wegen der scharfen Hangströmung zum rechten Ufer hin unbedingt erforderlich gewesen wäre. Ein ursächliches Verschulden der Führung des "Br[REDACTED]-[REDACTED]"-Zuges wird im angefochtenen Urteil verneint, da dieser Schleppzug nach Backbord-Passierung des MS "N[REDACTED]" in einem Abstand von 1 km von dem zu Tal kommenden MS "Gl[REDACTED]" den Übergang zum rechten Ufer unbedenklich habe durchführen dürfen und dem MS "Gl[REDACTED]" reichlich, nämlich mindestens 110 - 130 m Platz zum Vorbeifahren gelassen habe.

Die Ausführungen des Berufungsgerichtes halten allen Revisionsangriffen stand.

II. Die Revision meint, MS "Gl[REDACTED]" sei gezwungen gewesen, mit geringstmöglicher Kraft zu fahren oder sich treiben zu lassen, um nicht in den im Übergang befindlichen Bergzug hineinzufahren. Hätte "Gl[REDACTED]" mehr Maschinenkraft eingesetzt, so hätte es die unterhalb der Unfallstelle noch im Übergang befindlichen Anhangschiffe des "Br[REDACTED]"-Zuges anfahren müssen. Denn "Gl[REDACTED]" habe die Strecke von 1000 m (Abstand zwischen "Gl[REDACTED]" und "Br[REDACTED]", als letzteres Schiff den Übergang einleitete) bei 9 km/st Geschwindigkeit in 6 1/2 Minuten zurückgelegt. In derselben Zeit hätte aber der Bergzug, dessen Geschwindigkeit nicht gut mehr als 3 - 4 km/st betragen habe, nur eine Strecke von 330 - 350 m, d.h. also etwa seine halbe Länge, zurücklegen können. Daraus ergebe sich, daß das Talschiff den Bergzug mitten im Übergang hätte passieren müssen.

Die Revision ist bei ihrer Berechnung einem Trugschluß zum Opfer gefallen. Sie hat nämlich übersehen, daß die Anhangkähne des Bergzuges den Seitenwechsel jeweils nach Passieren des talwärts fahrenden MS "N[REDACTED]" vornehmen konnten, also unterhalb der Stelle, in der "Br[REDACTED]" den Übergang einleitete. Nimmt man an, "N[REDACTED]" wäre mit einer Stundengeschwindigkeit von 12 km zu Tal gefahren und "Gl[REDACTED]" wäre ihr mit der gleichen, seine Steuerfähigkeit gewährleistenden Geschwindigkeit in einem Abstand von 1000 m gefolgt, so hätten nicht nur das Boot "Br[REDACTED]", sondern auch die Anhangkähne Nr. 1 bis 4 jeweils in einem Abstand von 1000 m zu "Gl[REDACTED]" den Seitenwechsel einleiten können. Dabei kommt es auf die Geschwindigkeit des Bergzuges nicht an. Der 1000 m Abstand, in dem jeweils die Schiffe des Bergzuges den Übergang beginnen konnten, ist ein gleichbleibender Faktor. Das Entgegenfahren von Tal- und Bergzug bewirkte lediglich, daß der Abstand zwischen "Gl[REDACTED]" und dem Anhangkahn Nr. 4, der (bei einer Länge des Schleppzuges von 650 m) im Augenblick des Beginns des Seitenwechsels durch "Br[REDACTED] IV" (1000 m + 650 m =) 1650 m betrug, bei Beginn des Übergangs von Nr. 4 sich auf 1000 m, aber nicht auf weniger, verkürzt hätte. Daß diese Strecke ausreichte, um dem Kahn Nr. 4 zu ermöglichen, dem MS "Gl[REDACTED]" trotz des von Nr. 4 vorzunehmenden Übergangs einen geeigneten Weg freizulassen, bedarf keiner Erörterung. Dieser hypothetische Geschehensablauf wäre nur dann ein anderer, wenn "N[REDACTED]" mit einer geringeren Geschwindigkeit als "Gl[REDACTED]" gefahren wäre. Das haben aber die Beklagten selbst nicht behauptet und es liegt hierfür nach der Aktenlage auch kein Anhaltspunkt vor.

Bei dieser Sachlage ist das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum der von ihm in anderem Zusammenhang (Urteil S. 13 u.) zitierten Ansicht des Zeugen Goe[REDACTED], "Gl[REDACTED]" hätte "allenfalls" mit Nr. 4 kollidieren können, wenn es die Bank angehalten hätte, nicht gefolgt.

Nach der Feststellung des Berufungsgerichts (S. 10) führt der normale Bergweg wegen des Ankerliegeplatzes an der Verladestelle im wesentlichen durch den rechten Teil des mittleren Stromdrittels. Da der Unfallkahn nach der weiteren Feststellung im angefochtenen Urteil etwa auf der Grenze zum rechten Stromdrittel gelegen hat, hat der Bergschleppzug den üblichen Fahrtweg der Bergfahrt eingehalten. An welcher Stelle der Bergzug wieder zum linken Ufer hinüberwechselte, ist für das Unfallgeschehen bedeutungslos, da das Schleppboot zur Zeit des Unfalls den Seitenwechsel noch nicht vollzogen hatte und die etwaige Einleitung dieses Manövers durch das Boot jedenfalls den Kurs des Anhangs Nr. 2 nicht berührte. Es braucht daher auf das Vorbringen der Revision, nach der Schiffsfahrtsübung werde dieses Manöver bereits am km 556 eingeleitet und bei km 555 ganz durchgeführt, nicht eingegangen zu werden.

Das Berufungsgericht hat auch die Ankerlieger berücksichtigt und festgestellt, daß der Kahn, obwohl er die Ankerlieger habo-umfahren müssen, dem MS "Gl[REDACTED]" reichlich, nämlich mindestens 110 - 130 m Platz gelassen habe.

Aus all dem ergibt sich gleichzeitig, daß sowohl der Übergang des Schleppzuges zum rechten Ufer als auch die Vorbeifahrt an dem Talführer "Gl[REDACTED]" zulässig war (§§ 37,

38 RhSchPVO). Ein Verschulden der Schiffsführer von "Br [REDACTED]" oder "Br [REDACTED]" an dem Unfall liegt daher nicht vor.

III. Die Revision greift weiter die Auffassung des Berufungsgerichts an, "Gl [REDACTED]" hätte von vornherein das Ba [REDACTED] genügend anhalten müssen, um nicht in die scharfe Hangströmung zum rechten Ufer zu verfallen. Den Grund für das Unterlassen dieser nautisch gebotenen Maßnahme hat das Berufungsgericht darin gesehen, daß der Lotse von "Gl [REDACTED]" wegen der hinterlästigen Beladung des Schiffs (achtern über 1,60 m Tiefgang bei einem zulässigen Tiefgang bis höchstens 1,79 m) befürchtet habe, bei höherer Geschwindigkeit könnte sich das so abgeladene Fahrzeug achtern setzen und bei näherem Anhalten der Bank auf Grund geraten. Die Revision meint, nicht MS "Gl [REDACTED]" habe die Gefahr des von ihm zutreffend berücksichtigten niedrigen Wassers zu tragen, vielmehr habe "Br [REDACTED]" der Notwendigkeit für den Talfahrer, das Bankeck in genügendem Abstand zu passieren, nicht hinreichend Rechnung getragen.

Auch diese Revisionsrüge ist nicht begründet. Wenn die hinterlästige Abladung des Schiffes die Navigation erschwert, so geht das zu Lasten dieses Schiffs. Ein Schiff muß so geladen sein, daß es das einem Schiff mit zulässigem Tiefgang nach dem jeweiligen Wasserstand zur Verfügung stehende Fahrwasser ausnutzen kann, daß es insbesondere den ihm vom Bergfahrer gewiesenen geeigneten Weg nehmen kann (§ 39). Nur das wollte das Berufungsgericht sagen, wenn es ausführt, das Risiko für das Fahren mit einer solchen Abladung bei so niedrigem Wasser im Gebirge hätten die Beklagten selbst zu tragen.

Nach der Feststellung des Berufungsgerichts konnte ein Schiff mit zulässigem Tiefgang das Ba[REDACTED] schärfer anhalten mit der Folge, daß es nicht in den Hang verfiel. Wenn der Lotse von "Gl[REDACTED]" mit Rücksicht auf die nicht unerhebliche und nicht einmal genau feststehende (über 1,60 m) Hinterlängigkeit des Schiffs dies nicht wagte, weil er befürchtete, das Achterschiff könnte bei größerer Geschwindigkeit Grundberührung bekommen, also den Tiefgang von 1,79 m überschreiten, so hat das die Beklagte zu vertreten. Denn ein Schiff darf nicht so abgeladen sein, daß eine nach den örtlichen Verhältnissen, insbesondere den Strömungsverhältnissen allgemein gebotene nautische Maßnahme (wie hier die Erhöhung der Geschwindigkeit zwecks Einhaltung des gebotenen Fahrtweges) nicht unbedenklich durchgeführt werden kann. Bei dieser Rechtslage bestand für das Berufungsgericht kein Anlaß, zu untersuchen, ob objektiv eine solche Gefahr tatsächlich bestanden hat oder die Ansicht des Lotsen wenigstens subjektiv vertretbar war.

IV. Da das angefochtene Urteil auch sonst keinen Rechtsfehler erkennen läßt, war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke