

Verkündet
am 15. Februar 1962

2143 064

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 Schiffseigentümer K[REDACTED] und Kr[REDACTED] in
As[REDACTED],
Beklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

2. der Sch[REDACTED] Reederei AG in B[REDACTED],
Nebenintervenientin,

gegen

die Firma "S[REDACTED]" Sté Anv[REDACTED] de L[REDACTED] F[REDACTED] S.A.
in An[REDACTED],
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 15. Februar 1962 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 24. März 1960 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MS "S[REDACTED]" (1124 to, 650 PS). Sie begehrt Schadensersatz in Höhe von DM 16.030,67 sowie Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz der Kosten des Vorprozesses. Sie behauptet, der Schaden sei infolge einer am 25. August 1956 auf der D[REDACTED] Reede erfolgten Grundberührung des Motorschiffs entstanden.

MS "S[REDACTED]" befand sich auf der Talfahrt und begegnete etwa in Höhe des Parallelhafens dem rechtsrheinisch zu Berg kommenden Boot "St. G[REDACTED]" mit drei beladenen Kähnen im Anhang. Der Schleppzug hatte abgestoppt, da von linksrheinisch her zwei Leerkähne durch den starken Wind verweht worden waren, nämlich der etwa 2000 to große, 100 m lange Kahn "N[REDACTED]" der Nebenintervenientin und der 1372 to große, 80 m lange Kahn "E[REDACTED]", welcher letzterer den beiden Beklagten gehört und von dem Beklagten Kr[REDACTED] verantwortlich geführt wurde. "E[REDACTED]" hing auf kurzen Überkreuzdrähten hinter "N[REDACTED]" und war mit seinem Achterschiff bis über die Stränge von "St. G[REDACTED]" zum rechten Ufer hin verfallen.

Die Klägerin behauptet, zwischen dem Achterschiff von "E[REDACTED]" und dem rechten Ufer seien nur noch etwa 20 m Platz gewesen. Für die Talfahrt sei hierdurch der Weg versperrt gewesen. Der Führer von "S[REDACTED]" habe zwar noch ein Achtungssignal gegeben und versucht, soweit wie möglich nach rechtsrheinisch beizugehen, um nicht mit dem Kahn "E[REDACTED]" zu kollidieren. Dies sei auch gelungen. MS "S[REDACTED]" sei aber mit seiner Steuerbordseite gegen das rechtsrheinische Ufer gekommen und habe dabei erheblichen Schaden erlitten.

In dem Vorprozeß hat die Klägerin für den Schaden an ihrem Fahrzeug Eigner und Führer des Bootes "Ne[REDACTED]" verantwortlich gemacht, in dessen Anhang sich die beiden Leerkähne ursprünglich befunden hatten. Den jetzigen Beklagten war der Streit verkündet worden. Die dortige Klage ist durch rechtskräftiges Urteil auf Kosten der Klägerin abgewiesen worden mit der Begründung, das Boot "Ne[REDACTED]" habe nach dem Beweisergebnis die beiden Leerkähne bereits abgelegt gehabt und sei im Begriff gewesen, einen dritten Anhangkahn "A[REDACTED]" weiter nach oberhalb zu schleppen, als der eigentliche Orkan begonnen habe; ein Verschulden der Bootsführung sei daher nicht bewiesen.

Nunmehr nimmt die Klägerin die Beklagten in Anspruch. Sie beanstandet, daß es aus reiner Bequemlichkeit unterlassen worden sei, auch auf dem Kahn "E[REDACTED]", wie auf dem Kahn "N[REDACTED]", Anker zu setzen.

Die Beklagten bestreiten ein unfallursächliches Verschulden der Besatzung des Kahns "E[REDACTED]" und behaupten, auf dem Kahn seien ordnungsgemäß Bug- und Heckanker gesetzt gewesen; wenn der Kahn trotzdem in dem ganz ungewöhnlichen Orkan verweht worden sei, so habe es sich um höhere Gewalt gehandelt. Im übrigen habe die Führung des MS "S[REDACTED]" den Unfall selbst verschuldet.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat der Klage - soweit es sich um den bezifferten Antrag handelt, dem Grunde nach - stattgegeben. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht sieht das Verschulden der Schiffsführung von "E [REDACTED]", das für das Abtreiben (Verwehen) des Kahns und damit für die Grundberührung von "S [REDACTED]" ursächlich war, darin, daß auf "E [REDACTED]" die Anker entweder überhaupt nicht oder jedenfalls nicht rechtzeitig gesetzt worden sind. Die hiergegen erhobenen Angriffe der Revision entbehren der Begründung.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe geirrt, wenn es einem Schiffer zur Pflicht mache, bei etwas stürmischen Winden müsse er mit dem plötzlichen Auftreten eines Orkans im technischen Wortsinn rechnen. So sind aber die Ausführungen des Berufungsgerichts nicht zu verstehen. Es hat darauf hingewiesen, daß bei der damals herrschenden Wetterlage (Windstärke 5 - 6) die Gefahr eines Verwehens der fast 200 m langen, hoch aus dem Wasser ragenden Kähne in das Fahrwasser der Talfahrt sehr nahe gelegen habe; es habe dazu durchaus keines Orkans bedurft, vielmehr habe dazu schon eine geringe Zunahme der Windstärke oder das Auftreten von Böen genügt, womit die Schiffsführung habe rechnen müssen. Wenn demgegenüber die Revision meint, solchen Verwehungen habe durch Ruderdruck begegnet werden können, so läßt sie außer acht, daß bei starkem, seitlichem Winddruck auf große Flächen ein einzelner Anker durchgehen kann, eine Gefahr, die hier um so größer war, als die beiden großen Leerschiffe an einem einzigen Klippanker hingen. Dem kann nicht durch bloßen Ruderdruck, sondern nur durch genügende Verankerung der Kähne begegnet werden. Die Revision rügt weiter, das angefochtene Urteil habe sich mit einem von den Beklagten behaupteten Schiffsfahrtsbrauch nicht aus-

einandergesetzt, wonach in Fällen des Zurückerwartens des Schleppbootes in kürzester Zeit bei einem Leerkahn auf zweiter Länge der Anker nicht gesetzt werde. Auch diese Rüge ist unbegründet. Die Anhangkähne waren nicht, wie die Revision behauptet, "auf wenige Minuten" von dem Schlepper "Ne [REDACTED]" abgelegt worden, sondern auf 1/2 Stunde, wie der Beklagte Kr [REDACTED] als Zeuge im Vorprozeß selbst angegeben hat. Im übrigen ist im angefochtenen Urteil (S. 10) ein solcher Brauch unterstellt, aber ausgeführt, daß das nur gelten könne, wenn die Wetterlage eine derartige Bequemlichkeit zulasse. Daß für die hier in Frage stehenden Wetterverhältnisse ein solcher Brauch nicht eingreifen kann, konnte das Berufungsgericht aus eigener Sachkunde entscheiden. Das Rheinschiffahrtsobergericht ist daher ohne Rechtsverstoß zu der Auffassung gekommen, daß auf "E [REDACTED]" entweder sofort die Anker hätten gesetzt werden müssen oder daß jedenfalls sichergestellt werden mußte, daß im Falle der Gefahr sofort die sämtlichen Anker gesetzt werden konnten. In dem Unterlassen der erforderlichen Maßnahmen ist mit Recht ein Verstoß gegen die nautische Sorgfaltspflicht gesehen worden.

Im übrigen führt die Revision selbst aus, es sei, falls der Klipp-Anker von "N [REDACTED]" durchging, ohne weiteres möglich gewesen, in kürzester Frist alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Das Berufungsgericht hat aber festgestellt, daß diese Maßnahmen, nämlich das Setzen der Anker auf "E [REDACTED]", in kürzester Frist gerade nicht getroffen worden sind. Sie hätten jedenfalls dann getroffen werden müssen, als der Sturm losbrach, spätestens als der Anker von "N [REDACTED]" nicht mehr hielt, also noch bevor das Ruder von "E [REDACTED]" die Ankerdrähte des stromabwärts liegenden

Baggers berührte. Auf die Hilferwägung des Berufungsgerichts, die Anker hätten sogar dann noch gesetzt werden können und müssen, als das Achterschiff von "E [REDACTED]" vorübergehend durch das Anliegen des Ruders an den Ankerdrähten des Baggers festgehalten wurde, braucht daher nicht eingegangen zu werden.

Ohne Rechtsirrtum hat schließlich das Berufungsgericht schon aus der Tatsache und der Art des Verwehens der beiden Kähne weit zum rechten Ufer hin den Schluß gezogen, daß die Anker auf "E [REDACTED]" jedenfalls zu spät gesetzt worden sind. Hier liegt auch ein Verschulden des Matrosen vor, für das die Schiffseigner einzustehen haben (§ 3 BSchG).

II. Ein Verschulden der Schiffsführung von "S [REDACTED]" ist im angefochtenen Urteil ohne Rechtsverstoß verneint worden.

Die Revision meint, so gut es den vorausfahrenden Talfahrzeugen gelungen sei, ohne Schaden davonzukommen, hätte dies auch dem MS "S [REDACTED]" gelingen müssen, wenn man die erforderliche Sorgfaltspflicht beobachtet hätte. Dafür sind jedoch die Beklagten den Beweis schuldig geblieben. "S [REDACTED]" ist entsprechend der vom Bergzug gegebenen Weisung an dessen Backbordseite, also zwischen "St. G [REDACTED]" und dem rechten Ufer, gefahren. Das Berufungsgericht führt aus, der Kapitän von "S [REDACTED]" habe nicht im voraus wissen können, daß "St. G [REDACTED]" abstoppen und "E [REDACTED]" über seine Stränge gehen würde; letzteres sei aber nach der unwiderlegten Darstellung des Kapitäns von "S [REDACTED]" erst geschehen, als sich "S [REDACTED]" bereits in Höhe von "St. G [REDACTED]" befunden habe.

Hiernach war, als die durch "E[REDACTED]" geschaffene Gefahr auf "S[REDACTED]" erkannt werden konnte, für "S[REDACTED]" weder ein Aufdrehen noch ein Ausweichen nach Backbord mehr möglich. Im übrigen hat das Rheinschiffahrtsgericht, dessen Ansicht das Berufungsgericht gebilligt hat, bereits darauf hingewiesen, MS "S[REDACTED]" - das nach der Feststellung im angefochtenen Urteil ganz rechtsrheinisch gefahren ist - habe nach der unwiderlegten Darstellung seines Kapitäns bei Einsetzen des Orkans wegen der Nähe des Bergzuges nicht mehr aufdrehen können; auch der dem MS "S[REDACTED]" unmittelbar vorausfahrende Talzug, der nach linksrheinisch ausgewichen sei, sei nur nach Durchführung eines gefährlichen Manövers ohne Schaden davongekommen. Bei dieser Sachlage könnte der Schiffsführung von "S[REDACTED]" auch dann kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie auch bei rechtzeitiger und klarer Erkenntnis der von der linksrheinischen Stromseite drohenden Gefahr die Backbordbegegnung entsprechend der vom Bergzug gegebenen Weisung vollzogen hätte.

III. Die Revision hat in der mündlichen Verhandlung die Frage aufgeworfen, ob die Kosten des Vorprozesses in adäquatem Ursachenzusammenhang mit dem Unfallgeschehen stehen. Die Frage, die in den Tatsacheninstanzen nicht streitig war, ist zu bejahen (vgl. Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt, 2. Aufl. S. 339 ff mit Nachweisen). Die Revision hat auch keine Gesichtspunkte vorgetragen, die

eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten.

IV. Demnach war die Revision der Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Nastelski	Dr.Kuhn	Dr.Nörr	Bundesrichter Dr.Haager ist beurlaubt und deshalb an der Unterzeichnung verhindert.	Liesecke
			Dr.Nastelski	