

II ZR 3/63

2105 005

Verkündet am
9. Juli 1964
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 Karl T [REDACTED], Rhein-Kanal- und Seeschiffahrt
in E [REDACTED],
2. des Kapitäns von der L [REDACTED] von MS "Karl T [REDACTED] 4",
bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die S [REDACTED] Reederei AG., vertreten durch den
Vorstand in B [REDACTED], R [REDACTED],
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
2. die Firma F [REDACTED] Schiffahrts-Aktiengesellschaft in
M [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand daselbst,
Nebenintervenientin,
- Prozeßbevollmächtigter II. Instanz: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] in K [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 9. Juli 1964 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr,
Liesecke, Dr. Schulze und Flock

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden unter Zurückweisung der Revision im übrigen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 8. November 1962 und das Urteil des Amtsgerichts - Rheinschiffahrtsgerichts - in St. Goar vom 4. Juni 1958 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als die Klage in Höhe des Betrages von 60 459,45 DM dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Von den Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens, einschließlich der Kosten der Nebenintervention im Berufungsverfahren, werden den Beklagten als Gesamtschuldnern 3/10 auferlegt. Die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppbootes "Z[REDACTED]" (ca. 2000 PS) sowie der Schleppkähne "E[REDACTED] 18" (1937 t, über 100 m lang) und "E[REDACTED] 22" (1445 t); die beiden Kähne schleppten am Unfalltag als erster und zweiter Anhang hinter dem Boot "Z[REDACTED]". Der Beklagten zu 1 gehört das MS "Karl T[REDACTED] 4" (668 t, beladen mit 644 t, 57 m lang, 450 PS), das zur Unfallzeit von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Die Firma F[REDACTED] Schiffsahrts AG, der das MS "R[REDACTED] 24" gehört, hat im ersten und zweiten Rechtszug als Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin am Rechtsstreit teilgenommen.

Die Klägerin hat mit der Klage Schadensersatzansprüche in einer Gesamthöhe von 137 125,38 DM geltend gemacht wegen Schäden, die ihr nach ihrer Behauptung infolge Beschädigung ihrer Fahrzeuge am 8. November 1956 auf dem Rhein in der Höhe von Aßmannshausen erwachsen sind. Hiervon waren im Berufungsverfahren noch Schäden am Kahn "E[REDACTED] 18" im Betrag von 60 459,45 DM (ursprünglich 60 675,35 DM) und am Kahn "E[REDACTED] 22" im Betrag von 26 980,95 DM in Streit. In Höhe von 49 469,08 DM (Schäden am SB "Z[REDACTED]") und 215,90 DM (Schäden am Kahn "E[REDACTED] 18") ist das Grundurteil des Rheinschiffahrtsgerichts rechtskräftig geworden.

Am Nachmittag des 8. November 1956 trat nach 16.00 Uhr im Bereiche des Binger Lochs ziemlich plötzlich starker Nebel auf, der schnell stromabwärts zog und das Aßmannshäuser Revier innerhalb weniger Minuten völlig einhüllte. Der Nebel war so dicht, daß alsbald jegliche Orientierungs-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



möglichkeit verloren ging. Zu dieser Zeit befand sich im dortigen Revier eine große Zahl von Bergfahrern, unter ihnen das MS "R[REDACTED] 24", das MS "Karl T[REDACTED] 4", der "A[REDACTED]"-Schleppzug mit den Kähnen "D[REDACTED]" und "M[REDACTED]" auf erster und zweiter Länge, der "Z[REDACTED]"-Schleppzug mit den Kähnen "E[REDACTED] 18", "E[REDACTED] 22" und "A[REDACTED]", der "W[REDACTED]"-Schleppzug, bestehend aus dem Schlepper MS "W[REDACTED]" und dem Anhang MS "L[REDACTED]" und das MTS "M[REDACTED]". MS "Karl T[REDACTED] 4" geriet nach einer Kollision mit dem MS "R[REDACTED] 24" zwischen den linksrheinischen Kribben mit dem Achterschiff auf Grund. Nachdem MS "Karl T[REDACTED] 4" durch erhebliche Maschinenmanöver freigekommen war, schoß es ohne Orientierungsmöglichkeit in Zwerchlage in den Strom und stieß, mit dem Steven voraus, gegen den rechtsrheinisch ankernden Kahn "M[REDACTED]". Dabei wurde die Steuerbordseite von "M[REDACTED]" aufgerissen, der Kahn trieb ab, geriet gegen die Backbordseite des SB "Z[REDACTED]" und sank vor dem Steven des vor Anker liegenden beladenen Kahns "E[REDACTED] 18". MS "Karl T[REDACTED] 4" konnte, nachdem es gegen den Bug von "Z[REDACTED]" angekommen war, an der Steuerbordseite dieses Bootes beiegehen. Desgleichen konnte der Kahn "D[REDACTED]", der nach der Kollision von "Karl T[REDACTED] 4" mit "M[REDACTED]" gleichfalls ins Treiben gekommen war, sich neben "Karl T[REDACTED] 4" legen und durch einen zum SB "Z[REDACTED]" hinübergelenden Draht festgehalten werden.

An der Steuerbordseite des Kahns "E[REDACTED] 18" war während des Stilliegens das beladene MS "W[REDACTED]", an der Backbordseite des Kahns der in einem "F[REDACTED]"-Zug schleppepende Kahn "R[REDACTED] 41" gemeort. Nachdem "M[REDACTED]" vor "E[REDACTED] 18" gesunken war, geriet der beladene Kahn "E[REDACTED] 22" mit dem neben ihm während des Stilliegens gemeerten MS "L[REDACTED]", das sich im Schlepp von "W[REDACTED]" befunden hatte

ins Treiben. Beide Schiffe schwoiten herum, stießen mit ihren Vorderschiffen gegen das Backbordvorderschiff des als dritter Anhang im Schlepp von "Z[REDACTED]" befindlichen Kahns "A[REDACTED]" und kamen auf dem Clemensgrund fest.

Die Klägerin behauptet, der Beklagte zu 2 als Schiffsführer von "Karl T[REDACTED] 4" habe schuldhaft die Kollision mit "M[REDACTED]" herbeigeführt und hierdurch die nachfolgenden Schiffsunfälle ausgelöst. Dazu gehörten, soweit es sich um den Kahn "E[REDACTED] 18" handle, nicht nur die geringfügigen, durch das Ankommen von "M[REDACTED]" gegen "E[REDACTED] 18" unmittelbar entstandenen Schäden in Höhe von 215,90 DM, sondern auch die hohen, durch das Auseinanderbrechen des Kahnes bei der Entladung in Basel erwachsenen Schäden; denn der Kopf von "E[REDACTED] 18" sei im Noerwasser des gesunkenen Kahnes "M[REDACTED]" ständig hin- und hergeworfen worden; als Folge der dabei erlittenen Erschütterungen sei der Kahn "E[REDACTED] 18" bei der Entladung auseinandergebrochen. Ferner seien als weitere Folge der Kollision zwischen "Karl T[REDACTED] 4" und "M[REDACTED]" Strang und Kabelkotto des Stockankers von "E[REDACTED] 22" gerissen, wodurch "E[REDACTED] 22" mit "L[REDACTED]" ins Treiben gekommen sei.

Die Beklagten bestreiten vor allem, daß die Kollision zwischen "Karl T[REDACTED] 4" und "M[REDACTED]" die Ursache für die behaupteten Schäden an "E[REDACTED] 18" und "E[REDACTED] 22" gewesen sei. Auch behaupten sie ein Mitverschulden der Besatzungen des "Z[REDACTED]"-Schleppzuges und der Schiffsführung von "L[REDACTED]".

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die, wie oben dargelegt,

ingeschränkte Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, erstroben die Beklagten die Klageabweisung hinsichtlich der noch bestrittenen Beträge.

Entscheidungsgründe:

A. Schäden an "E [REDACTED] 18"

Die Revision rügt die Verletzung des § 304 ZPO. Die Rüge ist begründet.

Die Klägerin hat mit der Klage einen Gesamtschadensersatzanspruch geltend gemacht, der sich aus Teilersatzansprüchen zusammensetzt, die je den Schaden an den einzelnen Fahrzeugen der Klägerin betreffen. Ein Grundurteil nach § 304 ZPO darf nur insoweit ergehen, als hinsichtlich jedes einzelnen Teilanspruches ein hinreichender Anhaltspunkt für einen erstattungsfähigen Schaden gegeben ist (RGZ 158, 34, 36; vgl. RGZ 103, 219, 220). Diese Voraussetzung lag hinsichtlich des an "E [REDACTED] 18" in der Berufungsinstanz noch im Streit befindlichen Schadens nicht vor.

Die Beklagten haben in ihrer Berufungsbegründung vorgebracht: Der hauptsächliche Schaden an "E [REDACTED] 18" bestehe darin, daß der Kahn bei der Entladung in Basel auseinandergebrochen sein soll. Wie die Schadenstaxe ergebe, habe der Kahn bei dem Unfall am Bug nur die geringen Schäden, die unter den Positionen 109 - 113 der Schadenstaxe aufgeführt seien, im Gesamtbetrag von [20] DM erlitten. Bei allen anderen Schäden handle es sich um solche, die auf das Brechen des Kahnes in Basel zurückzuführen seien. Das Auseinanderbrechen sei aber durch den Unfall nicht verursacht.

Diesem Vortrag ist die Klägerin, abgesehen von der Frage der Verursachung, in ihrer Berufungserwiderung nicht entgegengetreten. Das Grundurteil des Rheinschiffahrtsgerichts ist hinsichtlich der am Bug erlittenen Schäden von den Beklagten nicht angegriffen worden. In dem Berufungsverfahren ging es daher, wie der Senat sowohl nach dem Vortrag der Parteien als auch nach den Ausführungen des Berufungsgerichts (BU S. 37) annehmen muß, allein um den bei dem Auseinanderbrechen des Kahn es erlittenen Schaden; nur hierüber war im Berufungsverfahren noch zu entscheiden.

Es kann dahingestellt bleiben, ob das Rheinschiffahrtsgericht das Grundurteil ohne Beschränkung etwa deshalb erlassen durfte, weil im ersten Rechtszug - abgesehen von den Basler-Schäden - noch andere Schäden im Streit waren. Im Berufungsverfahren war jedenfalls dadurch eine neue Sachlage eingetreten, als nunmehr nur noch über die Basler Schäden gestritten worden ist. Bei der Entscheidung über die Berufung hatte sich das Berufungsgericht nicht die Frage vorzulegen, ob das angefochtene Urteil richtig war. Vielmehr mußte es prüfen (§ 537 ZPO), ob der bei ihm nur noch anhängige Anspruch hinsichtlich der Basler Schäden dem Grunde nach gerechtfertigt war; wobei der maßgebende Zeitpunkt der Schluß der mündlichen Verhandlung im Berufungsverfahren war. Da das Berufungsgericht offen gelassen hat, ob die allein noch im Streit befindlichen Schäden durch den Unfall verursacht worden sind, durfte ein Grundurteil nicht ergehen. Daran ändert nichts das Einverständnis der Parteien, über die Frage der Verursachung erst im Betragsverfahren zu entscheiden. Denn auch im Einverständnis mit den Parteien darf sich das Gericht nicht über die nach § 304 Abs. 1 ZPO notwendige Voraussetzung hinwegsetzen, daß das Zwischenurteil nur ergehen darf, wenn die Streitpunkte, die zum Grund des Anspruchs gehören (hier also die Verursachung), geklärt sind.

Das angefochtene Grundurteil mußte daher hinsichtlich des sich auf "E 18" beziehenden und noch im Streit befindlichen Klageanspruchs, mit dem der Betrag von 60 459,45 DM geltend gemacht wird, aufgehoben werden. Um den Parteien keine Instanz zu nehmen, erschien es dem Senat entsprechend dem in § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO zum Ausdruck gekommenen Rechtsgedanken erforderlich, die Sache insoweit zur Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsgericht zurückzuverweisen.

B. Schäden an "E 22"

Ba V e r u r s a c h u n g

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Beklagte zu 2 als Führer des MS "Karl T 4" schuldhaft die Kollision zwischen "Karl T 4" und "M" verursacht habe. Das wird von der Revision nicht angegriffen. Außer Streit ist auch, daß nach dieser Kollision sowohl MS "Karl T 4" als auch der Kahn "D" bei ihrem Ankommen durch Einsatz der Maschinen von "Z" aufgefangen worden sind (BU S. 31 f) daß "M" gegen "Z" ankam (BU S. 30) und sodann auf den Ankerketten von "E 18" gesunken ist, so daß am nächsten Tag die steil ins Wasser stehenden Ketten von "E 18" abgebrannt werden mußten (BU S. 27, 33). Von der Revision werden auch die Feststellungen im angefochtenen Urteil nicht angegriffen, daß die Kabelkette des Stockankers von "E 22" gebrochen (BU S. 17) und daraufhin "E 22" mit dem angemerten MS "L" sofort ins Treiben geraten ist (BU S. 20). Die beiden abtreibenden Schiffe sind nach der von den Beklagten nicht bestrittenen Behauptung der Klägerin (BU S. 7) gegen den Kahn "A" angefallen, "E 22" ist, immer noch "L" auf Seite, mit seinem Achter-

schiff auf dem Clemens-Grund festgekommen.

Die Klägerin behauptet, die Kausalkette zwischen der Kollision von "Karl T [REDACTED] 4" mit "M [REDACTED]" und "D [REDACTED]" und der Beschädigung von "E [REDACTED] 22" sei geschlossen. Die Beklagten behaupten, ein Glied dieser Kette fehle, nämlich der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Auffangen von "Karl T [REDACTED] 4" und "D [REDACTED]" durch "Z [REDACTED]" sowie dem Sinken von "M [REDACTED]" vor "E [REDACTED] 18" einerseits und dem Bruch der Kabelkette des Stockankers von "E [REDACTED] 22" andererseits. Im angefochtenen Urteil ist dieser ursächliche Zusammenhang bejaht. Dagegen richtet sich der Hauptangriff der Revision. Das Berufungsgericht führt aus:

Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß der an "E [REDACTED] 18" gebittelte Schleppstrang von "E [REDACTED] 22" zu "Z [REDACTED]" plötzlich aus dem Wasser kommend rack geworden sei und die beiden Ankerketten von "E [REDACTED] 22" gleichzeitig lose geworden seien, nachdem der Kahn vorher ruhig hinter seinen Ankern gelegen gehabt habe. Daraus ergebe sich, daß "E [REDACTED] 22" vorgezogen worden sei. Nach dem plötzlichen Aufhören des Zuges sei der Kahn in seine Ketten zurückgesackt, dabei sei die Kabelkette des Stockankers gebrochen, "E [REDACTED] 22" sei mit der ange-meerten "L [REDACTED]" nach Reißen des Schloppstranges mit dem durchgegangenen Klippanker ins Treiben gekommen. Der Kettenbruch sei also durch das Vorziehen des Kahns "E [REDACTED] 22" verursacht worden. Als Ursache für das Anziehen dieses Kahns kämen nur drei Möglichkeiten in Betracht:

a) Entweder sei, was am wahrscheinlichsten sei, "E [REDACTED] 22" (gleichzeitig auch "Edelweiß 18" mit dem gemeerten MS "W [REDACTED]") durch SB "Z [REDACTED]" vorgezogen worden, als das

Boot zum Auffangen von "Karl T [REDACTED] 4" und dem (kurz vorher von "Karl T [REDACTED] 4" angefahrenen) Kahn "D [REDACTED]" seine Maschine stärker angezogen habe; dabei könne der Schleppdraht zwischen MS "W [REDACTED]" (das gleichzeitig mit "E [REDACTED] 18" durch den von "Z [REDACTED]" zu "E [REDACTED] 18" führenden Strang vorgezogen worden sein könne) und "L [REDACTED]" etwas stärker rack gewesen sein als der von "Z [REDACTED]" zu "E [REDACTED] 22" führende Strang; daraus ließe sich das Reißen der Festmachedrähte zwischen "L [REDACTED]" und "E [REDACTED] 22" erklären;

b) oder das MS "W [REDACTED]" habe seinen Anhang "L [REDACTED]" und damit den angemerten Kahn "E [REDACTED] 22" angezogen, als "W [REDACTED]" beim Antreiben von "M [REDACTED]" seine Maschine mit $3/4$ Kraft eingesetzt habe; das sei jedoch unwahrscheinlich, weil in diesem Falle die nur 540 PS aufweisende Maschine des MS "W [REDACTED]" gleichzeitig 5 Schiffe ("W [REDACTED]", daneben gemeert "E [REDACTED] 18", daneben gemeert "R [REDACTED] 41", den Anhang "L [REDACTED]" und daneben gemeert "E [REDACTED] 22") hätte anziehen müssen, wozu die Maschine von "W [REDACTED]" zu schwach gewesen sei;

c) oder der sinkende Kahn "M [REDACTED]" habe durch sein Gewicht auf die Ankerketten von "E [REDACTED] 18" gedrückt und dadurch das Vorlaufen von "E [REDACTED] 22" bewirkt. Diese drei möglichen Ursachen lägen in zeitlichem und adäquat ursächlichem Zusammenhang mit der Kollision zwischen "Karl T [REDACTED] 4" und "M [REDACTED]", (so daß positiv festgestellt werden könne, daß das Vorausziehen und Abtreiben von "E [REDACTED] 22" und "L [REDACTED]" durch MS "Karl T [REDACTED] 4" verursacht worden sei; das habe auch das Rheinschiffahrtsgericht angenommen.

II. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe die Beweislast verkannt; ein Anscheinsbeweis wegen Verstoßes gegen ein Schutzgesetz komme der Klägerin schon deshalb nicht zugute, weil es hierbei für die Kausalität einen derartigen Anscheinsbeweis - im Gegensatz zum Verschulden - nicht gebe.

Die Rüge ist unbegründet. Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung hinsichtlich der Kausalität nicht auf die Beweislast abgestellt, es hat auch keinen Anscheinsbeweis herangezogen, sondern ist auf Grund der Beweisaufnahme zu der Überzeugung gekommen, daß der ursächliche Zusammenhang gegeben ist. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob im vorliegenden Fall § 287 ZPO oder (etwa, weil die Klägerin als Eignerin von "E 22" nicht wie der Eigner von "M" unmittelbar von dem Kollisionsverschulden des Beklagten zu 2 betroffen ist, vgl. BGHZ 4, 192, 196 f; 29, 393, 398; BGH VersR 1964, 408) § 286 ZPO anzuwenden ist; denn auch die Vorschrift des § 286 ZPO wäre, wenn sie anzuwenden wäre, nicht verletzt.

Das Berufungsgericht hat, ohne Rechtsfehler festgestellt, daß die Kabelkette des Stockankers von "E 22" nach Vorausziehen und anschließendem Absacken dieses Kahnes gerissen und daß auch der Schleppstrang zu dem Kahn gebrochen ist. Auf Grund des von ihm festgestellten Sachverhalts sieht es nur drei mögliche Ursachen, die zum Losreißen des Kahns geführt haben. Nach seiner Ansicht ist jede dieser möglichen Ursachen auf das fehlerhafte nautische Verhalten des ~~beklagten~~ Kapitäns zurückzuführen und daher das Losreißen des Kahns den Beklagten zuzurechnen. Die Auffassung des Berufungsgerichts ist denkgesetzlich einwandfrei. Auch ist der erforderliche zeitliche Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Kapitäns und der drei möglichen Ursachen rechtsfehlerfrei festgestellt.

Die Revision könnte das angefochtene Urteil nicht zu Fall bringen, wenn sie durch ihre Angriffe eine oder auch zwei Ursachen ausräumen würde. Ihre Angriffe müßten hinsichtlich aller drei Ursachen durchgreifen, wenn sie damit Erfolg haben wollte. Es bedarf daher keiner Erörterung, ob, wie die Revision meint, weder durch Anziehen von "W [REDACTED]" noch durch Sinken von "M [REDACTED]" auf den Ankerketten von "E [REDACTED]" 18 das Vorlaufen von "E [REDACTED] 22" habe bewirkt werden können. Denn selbst wenn dies richtig wäre, bliebe immer noch als Ursache das den Beklagten zuzurechnende Vorausziehen durch SB "Z [REDACTED]", eine Ursache, die das Berufungsgericht selbst als die wahrscheinlichste von den drei nach seiner Ansicht möglichen ansieht. Die Beklagten haben die Möglichkeit dieser Ursache nicht ausgeräumt.

Die Revision wendet sich ferner dagegen, daß es keine anderen als diese drei möglichen Ursachen für das Losreißen gebe. Sie stützt sich dabei jedoch auf Vermutungen, für die die tatsächlichen Grundlagen fehlen. Die Revision vermag keinen Rechtsfehler aufzuzeigen, der die von der freien Überzeugung des Berufungsgerichts getragene Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs erschüttern könnte. Im einzelnen rügt die Revision:

1. Die Revision meint, das Abtreiben könne dadurch verursacht sein, daß der Strang von "E [REDACTED] 22" zu "Z [REDACTED]" gar nicht gerissen, sondern abgeworfen worden sei. Hierfür bestehen jedoch keine tatsächlichen Anhaltspunkte. Das Berufungsgericht hat das Gegenteil festgestellt. Im übrigen haben die Beklagten im Schriftsatz vom 3. März 1959 S. 2 selbst vorgetragen, daß der Strang gebrochen ist.

2. Der Ansicht der Revision, die Kabelkette könne durch anhaltendes ruckartiges Durchgehen der Anker gebrochen sein, steht die Feststellung im angefochtenen Urteil (S. 16, 25, 26) entgegen, daß die Schiffe vor dem Antreiben von "M[REDACTED]" hinter ihren Ankern ruhig gelegen haben. Das "Rutschen" der Anker bezieht sich auf einen früheren Zeitpunkt, als nämlich einige Motorschiffe, darunter "Karl T[REDACTED] 4", an dem "Z[REDACTED]"-Zug vorbeigefahren waren.

3. Entgegen der Meinung der Revision kann auch nicht das unstreitige Abwerfen des Schleppstranges von "L[REDACTED]" zu "W[REDACTED]" das Abtreiben verursacht haben. "L[REDACTED]" und "E[REDACTED] 22" sind vorgezogen worden, bevor der Schleppstrang abgeworfen worden ist (BU S. 25, 30). Ein von der Revision behaupteter Widerspruch bei dieser Feststellung in den Urteilsgründen besteht nicht. Damit entfällt auch die Rüge, die die Revision in diesem Zusammenhang (Revisionsbegründung S. 16 unter b) dahingehend erhebt, daß die Meerdrähte nicht stark genug gewesen seien; das war im übrigen nicht der Fall (BU S. 42 in II ZR 5/63). Die Behauptung der Beklagten (BU S. 25), das Abwerfen des Schleppstranges habe das Reißen der Festmachedrähte zur Folge gehabt, ist durch die Feststellung des Berufungsgerichts (BU S. 19) widerlegt, daß zuerst die Meerdrähte gebrochen sind und dann der Schleppstrang abgeworfen worden ist. Das Reißen dieser Drähte kann also nicht seine Ursache in dem Abwerfen des Stranges gehabt haben, sondern ist durch die ungleichen Bewegungen der nebeneinander gelaufenen Schiffe herbeigeführt worden, die ihrerseits, wie dargelegt, in dem Verhalten des Beklagten zu 2 ihre adäquate Ursache gehabt haben. Ebenso wenig hat das Wiederfestmachen von "L[REDACTED]" an "E[REDACTED] 22" den Bruch der Ankerkette herbeiführen können, da im Zeitpunkt des Wiederfestmachens nach der Feststellung

des Berufungsgerichts (BU S. 41) die Ankerkette bereits gebrochen, "E [REDACTED] 22" also bereits im Abtreiben begriffen war; das ist auf "L [REDACTED]" zunächst nicht bemerkt worden (BU S. 21).

4. Die Revision stützt sich abermals auf Vermutungen, wenn sie meint, Handlungen dritter Personen, insbesondere der Schiffsführer, könnten als Ursache für den Kettenbruch in Frage kommen. Als solche Ursache kommt nach Ansicht der Revision das plötzliche Aufhören des Zuges in Betracht (das das Zurücksacken und den Kettenbruch herbeigeführt habe); das hätte die Führung des für das Vorausziehen verantwortlichen Schiffes unterlassen müssen. Die Revision übersieht, daß das Vorausziehen infolge des fehlerhaften nautischen Verhaltens des beklagten Kapitäns notwendig geworden war. Es fehlt an jeder tatsächlichen Grundlage für die Meinung der Revision, dieses Manöver, das im dichten Nebel ausgeführt werden mußte, könne (auch nur objektiv) fehlerhaft gewesen sein.

5. Vergeblich versucht die Revision, andere Umstände, z.B. "die Schreie von oben her", die nicht von "Karl T [REDACTED] 4" ausgegangenen "Motorengeräusche", als Ursache für das Anziehen ins Feld zu führen. Es ist nicht ersichtlich, wie solche Umstände Veranlassung gegeben haben sollten, die Maschine auf voraus zu setzen.

6. Entgegen der Ansicht der Revision war ein ständiges Laufenlassen der Maschinen von "L [REDACTED]", die neben "E [REDACTED] 22" ruhig vor ihrem Anker lag, nicht erforderlich. Das Anwerfen der Maschine war erst notwendig geworden, als "M [REDACTED]" herantrieb.

7. Mit der Feststellung des Berufungsgerichts in dem Parallelprozeß II ZR 5/63, es habe vollkommen genügt, daß das kleine MS "L [REDACTED]" neben dem großen Kahn "E [REDACTED] 22" nur einen und nicht auch seinen zweiten Anker setzte, muß sich die Revision abfinden. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hätte auch der zweite, verhältnismäßig kleine Anker von "L [REDACTED]" das Abtreiben und Herumfallen nicht verhindert.

8. Die Revision hat mehrfach gerügt, daß das Berufungsgericht keinen Sachverständigen zugezogen habe. Dessen bedurfte es jedoch nicht, da das Rheinschiffahrtsobergericht zur Entscheidung der hier auftauchenden Fragen genügend Sachkunde hat.

Bb Mitverschulden der Schiffsführer von "Z [REDACTED]" und "E [REDACTED] 22"

Während hinsichtlich des Verschuldens des Beklagten zu 2 an der Kollision mit "M [REDACTED]", die das erste Glied der Ursachenkette bildet, kein Streit mehr besteht, hält das Berufungsgericht ein Mitverschulden der Schiffsführer von "Z [REDACTED]" und "E [REDACTED] 22" nicht für bewiesen. Der "Z [REDACTED]"-Zug habe seine Fahrt nicht zulange fortgesetzt. Bei dem schnellen Einfallen des Nebels habe auch einem früheren weiteren Beigehen des "Z [REDACTED]"-Zuges zum rechten Ufer der aus vier Einheiten bestehende "F [REDACTED]"-Zug im Weg gestanden, der sich an der Backbordseite des "Z [REDACTED]"-Zuges befunden habe und dessen Anhang "F [REDACTED] 41" dann neben "E [REDACTED] 18" gemeert worden sei. Für eine etwaige Talfahrt sei noch fast 100 m Raum geblieben. Nach dem Ankern wäre ein weiteres Beigehen zum rechten Ufer nur in der Weise

möglich gewesen, daß sich der Schleppzug aufgelöst und die einzelnen Fahrzeuge getrennt mehr nach rechtsrheinisch begeben hätten. Das sei weder üblich noch zweckmäßig, sondern sogar gefährlich.

Was die Revision hiergegen vorbringt, bewegt sich im wesentlichen auf dem ihr verschlossenen Gebiet der Beweiswürdigung, insbesondere wenn sie meint, der "Z[REDACTED]"-Zug habe noch vor dem schnellen Einfallen des Nebels sich hinter dem "F[REDACTED]"-Zug mehr zum rechten Ufer begeben können. Ohne Rechtsfehler hält es das Berufungsgericht weder für bewiesen, daß der "Z[REDACTED]"-Zug nicht rechtzeitig angehalten habe (§80 Nr. 3 RhSchPVO, noch daß er seiner Pflicht, das Fahrwasser so weit wie möglich freizumachen (§ 80 Nr. 4 RhSchPVO), nicht nachgekommen sei. Da der Schleppzug durch seine Lage an der äußeren Seite seiner Fahrwasserhälfte keine wesentliche Gefährdung einer etwaigen Talfahrt darstellte, war es nautisch nicht fehlerhaft, wenn unter den vorliegenden Umständen von einem Loswerfen des Anhangs "E[REDACTED] 22" und seinem weiteren getrennten Beigehen zum rechten Ufer abgesehen worden ist.

Die Revision meint, der Schiffsführung von "E[REDACTED] 22" sei das (angeblich) fehlerhafte Verhalten der Führung von "L[REDACTED]" anzurechnen, da diese Fehler bei ordnungsmäßiger Beobachtung auf "E[REDACTED] 22" nicht hätten unerkannt bleiben können. Diese Rüge läßt nicht erkennen, auf welchen Vortrag der Beklagten sich die Revision bei dieser Frage des Anrechnens stützt. Der Senat hat daher keinen Anlaß, auf die Rüge einzugehen. Daß dem Führer von "E[REDACTED] 22" nicht vorgeworfen werden kann, er habe das Wiederfestmachen von "L[REDACTED]" an seinem Schiff nicht gestatten dürfen, hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen; im übrigen war, wie ausgeführt, das Wiederfestmachen für das Abtreiben nicht ursächlich.

Hiernach war die Revision hinsichtlich der Schäden am Kahn "E [REDACTED] 22" als unbegründet zurückzuweisen. Wegen der Verhandlung und Entscheidung über den Betrag dieses Schadensersatzanspruches bleibt es bei der im Berufungsurteil ausgesprochenen Zurückverweisung an das Rheinschiffahrtsgericht.

C. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 Halbs. 1 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

BR Fleck ist beurlaubt
und daher verhindert zu
unterschreiben.

Dr. Fischer