

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 See-
schiffahrt, in E [REDACTED],
 2. des Kapitäns von der L [REDACTED] vom MS "Karl
T [REDACTED] 4", bei der Beklagten zu 1,
- Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. die Firma Gebroeders De C [REDACTED], Verbindingsdok
W.K. Nr. [REDACTED] in A [REDACTED] /Belgien,
- Klägerin und Revisionsbeklagte,
2.
 3.
 4. den Schiffseigner J.B. B [REDACTED] in M [REDACTED],
- Nebenintervenient,
- Prozeßbevollmächtigter zu 1 und 4: Rechtsanwalt [REDACTED] -

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

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 8. November 1962 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten des Nebenintervenienten B [REDACTED] werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahns "A [REDACTED]" (962 t). Der Beklagten zu 1 gehört das MS "Karl T [REDACTED] 4" (668 t, 450 PS), das zur Unfallzeit vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Die Klägerin hat mit der Klage aus eigenem Recht und aus abgetretenem Recht der Ladungsbeteiligten Schadensersatzansprüche in Höhe von 65 993 bfr, 7 150 sfr und 650 DM wegen Schäden geltend gemacht, die nach ihrer Behauptung ihr und den Ladungsbeteiligten infolge schuldhaften nautischen Verhaltens des Beklagten zu 2 am 8. November 1956 auf dem Rhein bei Aßmannshausen entstanden sind.

Am Nachmittag des Unfalltages 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 Orientierungsmöglichkeit 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]" auf erster, zweiter und dritter Länge, 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

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



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 beugehen. Dergleichen 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]" hinübergegebenen 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 schleppende Kahn "R[REDACTED] 41" gemeert. 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. "A[REDACTED]" trieb ebenfalls ab und geriet gegen das stromabwärts ankernde MTS "M[REDACTED]".

Die Klägerin behauptet: Der Beklagte zu 2 als Schiffsführer von "Karl T[REDACTED] 4" habe schuldhaft die

Kollision mit "M[REDACTED]" und hierdurch die nachfolgenden Schiffsunfälle, insbesondere die Beschädigung ihres Schiffes "A[REDACTED]" herbeigeführt. Etwa eine Stunde nach dem Vorankergehen ihres Kahns sei plötzlich der Kahn "E[REDACTED] 22" mit dem bei ihm auf Steuerbordseite gemeerten MS "L[REDACTED]" im dichten Nebel querliegend angetrieben gekommen. Beide Schiffe hätten mit den Steuerbordvorderschiffen gegen das Backbordvorderschiff von "A[REDACTED]" angeschlagen und den Kahn beschädigt. Infolge des Anpralls sei auch "A[REDACTED]" ins Treiben und gegen das hinter ihm liegende MTS "M[REDACTED]" geraten. Dabei sei "A[REDACTED]" am Steuerbordvorderschiff beschädigt worden. Da "A[REDACTED]" dann weitergetrieben sei und unterhalb noch mehr Schiffe vor Anker gelegen hätten, habe die Entstehung weiterer erheblicher Schäden gedroht. Der Schiffer des Kahns habe deshalb den Kapitän des MTS "M[REDACTED]" gebeten, ihm Hilfe zu leisten. "A[REDACTED]" sei an "M[REDACTED]" befestigt worden, das Motortankschiff habe die ganze Nacht seine Maschine laufen lassen und den Kahn "A[REDACTED]" festgehalten. Wegen der "A[REDACTED]" durch das MTS "M[REDACTED]" geleisteten Hilfe sei ein Hilfslohn von 5.000 sfrs zu zahlen gewesen, der als Havarie-großesse-Kosten verrechnet worden sei. Die Klägerin verlangt, als Teil der Schadensersatzansprüche, auch Erstattung dieses Hilfslohns von den Beklagten.

Die Beklagten bestreiten einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem nautischen Verhalten des Beklagten zu 2 und dem der Klägerin entstandenen Schaden und machen ein Mitverschulden der Besatzung von "A[REDACTED]" geltend.

Der Eigner des MS "L [REDACTED]" ist dem Rechtsstreit auf Seiten der Klägerin beigetreten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

A. Verursachung

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Beklagte zu 2 als Führer des MS "Karl T [REDACTED] 4" schuldhaft die Kollision zwischen "Karl T [REDACTED] 4" und "M [REDACTED]" verursacht habe. Das wird von der Revision nicht angegriffen. Außer Streit ist auch, daß nach dieser Kollision sowohl MS "Karl T [REDACTED] 4" als auch der Kahn "D [REDACTED]" bei ihrem Ankommen durch Einsatz der Maschinen von "Z [REDACTED]" aufgefangen worden sind, daß "M [REDACTED]" gegen "Z [REDACTED]" ankam und sodann auf den Ankerketten von "E [REDACTED] 18" gesunken ist, so daß am nächsten Tag die steil ins Wasser stehenden Ketten von "E [REDACTED] 18" abgebrannt werden mußten. Von der Revision werden auch die Feststellungen im angefochtenen Urteil nicht angegriffen, daß die Kabelle des Stockankers von "E [REDACTED] 22" gebrochen und daraufhin "E [REDACTED] 22" mit dem angemeerten MS "L [REDACTED]" sofort ins Treiben geraten ist. Die beiden abtreibenden Schiffe sind nach der von den Beklagten nicht bestrittene Behauptung der Klägerin gegen den Kahn "A [REDACTED]" angefallen.

Schließlich ist unbestritten, daß der ebenfalls abgetriebene Kahn "A [REDACTED]" mit dem MTS "M [REDACTED]" zusammengestoßen ist.

Die Klägerin behauptet, die Kausalkette zwischen der Kollision von "Karl T [REDACTED] 4" mit "M [REDACTED]" und "D [REDACTED]" und der Beschädigung von "A [REDACTED]" 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 angelegten "L [REDACTED]" nach Reißen des Schleppstranges 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 "E [REDACTED] 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 angemeerten 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 Abtreibe

von "E 22" und "L" durch MS "Karl T 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 "A" 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 den 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 gäbe. Sie stützt sich dabei jedoch mit 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 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. 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, das Abwerfen des Schleppstranges habe das Reißen der Festmachedrähte zur Folge gehabt, ist durch die Feststellung des Berufungsgerichts 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 gemeerten Schiffe herbeigeführt worden, die ihrerseits, wie dargelegt, in dem Verhalten des Beklagten zu 2 ihre adäquate Ursache gehabt haben. Eben-
sowenig hat das Wiederfestmachen von "L [REDACTED]" an "E [REDACTED]
[REDACTED] 22" den Bruch der Ankerkette herbeiführen können, da im Zeitpunkt des Wiederfestmachens nach der Fest-
stellung des Berufungsgerichts die Ankerkette bereits gebrochen, "E [REDACTED] 22" also bereits im Abtreiben be-
griffen war; das ist auf "L [REDACTED]" zunächst nicht bemerkt worden.

4. Die Revision stützt sich abermals auf Vermu-
tungen, 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 unter-
lassen müssen. Die Revision übersieht, daß das Voraus-
ziehen 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 ausge-
führt werden mußte, könne (auch nur objektiv) fehler-
haft gewesen sein.

5. Vergeblich versucht die Revision, andere Um-
stände, z.B. "die Schreie von oben her", die nicht von

"Karl T. 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.", die neben "E. 22" ruhig vor ihrem Anker lag, nicht erforderlich. Das Anwerfen der Maschine war erst notwendig geworden, als "M." herantrieb.

7. Mit der Feststellung des Berufungsgerichts in dem Parallelprozeß II ZR 5/63, es habe vollkommen genügt, daß das kleine MS "L." neben dem großen Kahn "E. 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." das Abtreiben und Herumfallen nicht verhindert.

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

III. Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt, das auf dem Bruch der Ankerkette von "E. 22" beruhende Abtreiben dieses Kahnes und des MS "L." habe sowohl die Kollision mit "A." als auch die Kollision des Kahnes "A." mit dem MTS "M." adäquat verursacht; das gleiche gelte für die durch die Hilfeleistung von

"M[REDACTED]" entstandene Hilfslohnverpflichtung der Klägerin. Das ist richtig und wird von der Revision nicht angegriffen.

B. Mitverschulden

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 Besatzung von "A[REDACTED]" 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 "R[REDACTED] 41" dann neben "F[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. 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 Anhanges "A[REDACTED]"

und seinem weiteren getrennten Beigehen zum rechten Ufer abgesehen worden ist. Im übrigen mag zu den Ausführungen der Revision, "A [REDACTED]" hätte weiter zum rechten Ufer hin ankern können, noch bemerkt werden, daß dann die Kollision weit schwerer wiegende Folgen gehabt hätte. Denn die nach der Feststellung des Berufungsgerichts fast quer liegenden Fahrzeuge "E [REDACTED] 22" (über 100 m lang) und "L [REDACTED]" wären dann nicht mit den Steuerbordvorderschiffen gegen das Backvordvorderschiff von "A [REDACTED]" angeschlagen, sondern mit ihren Mittelschiffen gegen den Steven von "A [REDACTED]".

C Hiernach war die Revision als unbegründet zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

BR Fleck ist
beurlaubt und
daher verhindert
zu unterschreiben.

Dr. Fischer