

Verkündet
am 29. Juni 1959

Hoffmeister, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma Reederei Br [REDACTED] GmbH in We [REDACTED] Bezirk K [REDACTED],
Ha [REDACTED] str. [REDACTED] - [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer,
dasselbst,

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

Nebenintervenientin:

Firma W [REDACTED] - S [REDACTED] Theodor W [REDACTED] Söhne in K [REDACTED], L [REDACTED] [REDACTED];
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma N [REDACTED] T [REDACTED] - und Sch [REDACTED] - AG in B [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, dasselbst,
2. den Kapitän Jorinus Adrianus v [REDACTED] d [REDACTED] V [REDACTED] von MS
"E [REDACTED] [REDACTED]", bei der Beklagten zu 1,

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

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 9. April 1959 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr,
Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 14. November 1957 (3 U 75/57) wird zurückgewiesen.

Auf die Revision der Klägerin wird unter Zurückweisung dieser Revision im übrigen das bezeichnete Urteil in Absatz 2 und 3 dahin geändert:

Die Klage ist dem Grunde nach wie folgt gerechtfertigt: Für den von der Klägerin aus dem Unfall vom 9. Januar 1956 geltend gemachten Schaden haftet der Beklagte zu 2) zu 2/3, die Beklagte zu 1 - gesamtschuldnerisch mit dem Beklagten zu 2 - im Rahmen der §§ 4, 114 BSchG zu 4/7. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich den Kosten der Nebenintervenientin werden dem Beklagten zu 2) 2/3, der Beklagten zu 1) - gesamtschuldnerisch mit dem Beklagten zu 2) 4/7 auferlegt.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens werden auferlegt:

- a) soweit sie die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten der Klägerin und der Nebenintervenientin betreffen, 2/3 dem Beklagten zu 2), 4/7 -gesamtschuldnerisch mit dem Beklagten zu 2) - der Beklagten zu 1) und der Rest der Klägerin bzw., was die Kosten der Nebenintervenientin anlangt, der Nebenintervenientin,
- b) soweit sie die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) betreffen, 3/7 der Klägerin, soweit sie

- 1b -

die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 2) betreffen, 1/3 der Klägerin, im übrigen der Beklagten zu 1) bzw. dem Beklagten zu 2) ihre eigenen außergerichtlichen Kosten.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag der Klageforderung, soweit diese dem Grunde nach gerechtfertigt ist, sowie über die restlichen Kosten des Rechtsstreits und der Nebenintervention und die Kosten des Verklarungsverfahrens 3 II 3/56 wird die Sache an das Amtsgericht - Rheinschiffahrtsgericht - in Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Kahnes "Br[REDACTED]", ihre Nebenintervenientin Eignerin des Motorschleppers "H[REDACTED]". Der Beklagten zu 1 gehört das MS "E[REDACTED]", das am Unfalltag von dem Beklagten zu 2 geführt wurde.

Am 9. Januar 1956 fuhr in der Dunkelheit um 18.45 Uhr der mit 950 t Brikett beladene Kahn "Br[REDACTED]" als einziger Anhang des Motorschleppers "H[REDACTED]" im Stadtgebiet von Bonn bergwärts. Dabei zog der Schlepper rechtsrheinisch nahe an einem dort ankernden französischen Schleppzug entlang. MS "E[REDACTED]" kam leer zu Tal. Das Schleppboot und das Motorschiff einigten sich durch Blinksignale auf ein regelwidriges Begegnen steuerbord an steuerbord. Beide Schiffe fuhren aneinander unterhalb der Brücke vorbei. Ganz kurz darauf stieß etwa 300 m unterhalb der Brücke MS "E[REDACTED]" Kopf auf Kopf mit "Br[REDACTED]" zusammen, wobei die Wucht des Stoßes des Stevens von "E[REDACTED]" vor allem die linke Bugseite des tief abgeladenen Kahnes eindrückte, während der Steven des Kahnes die linke Bugseite des hoch aus dem Wasser ragenden Motorschiffes traf. Im Vorschiff des Kahnes ertrank ein 8 Monate altes Kind.

Die Klägerin und ihre Nebenintervenientin behaupten, der Unfall sei allein dadurch verursacht, daß "E[REDACTED]" mit zu hoher Geschwindigkeit und ohne Ausguck zu weit nach rechtsrheinisch in den der Bergfahrt zustehenden Kurs gefahren sei. Mit der Klage hat die Klägerin ihren auf 134 192,89 DM bezifferten Schaden nebst Zinsen gegen die

beiden Beklagten als Gesamtschuldner geltend gemacht.

Die Beklagten bestreiten ein fehlerhaftes Verhalten von "E[REDACTED]". Sie behaupten, der Kahn "Br[REDACTED]" habe mindestens 50 - 60 m nach steuerbord außerhalb des Kurses seines Bootes gelegen und sei dadurch auf dem üblichen Talfahrtsweg in der Mitte des Stromes dem Motorschiff vor den Bug geraten. Der Kahn sei nicht oder nicht ordnungsmäßig beleuchtet und daher nicht zu erkennen gewesen. Auf dem Kahn habe man dem hell erleuchteten Talfahrer nicht genügend Aufmerksamkeit zugewendet. Der Führer des Motorschleppers "H[REDACTED]" habe es pflichtwidrig unterlassen, seinen Kahn zum Beigehen aufzufordern.

Die Beklagte zu 1 hat den ihr durch den Zusammenstoß entstandenen Schaden in einem Parallelprozeß gegen die Klägerin und die Nebenintervenientin und deren Schiffsführer geltend gemacht, desgleichen die Nebenintervenientin ihren durch den Strangbruch entstandenen Schaden gegen die Beklagte zu 1 und deren Schiffsführer.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat in dem vorliegenden und in dem von der Nebenintervenientin geführten Rechtsstreit die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Klage der Schiffseignerin von "E[REDACTED]" abgewiesen.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat in allen drei Prozessen die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts teilweise geändert. Im vorliegenden Rechtsstreit hat es ausgesprochen:

Für den von der Klägerin aus dem Unfall vom 9. Januar 1956 geltend gemachten Schaden haftet die Be-

klagte zu 1 gesamtschuldnerisch mit dem Beklagten zu 2 im Rahmen der §§ 4, 114 BSchG dem Grunde nach zur Hälfte. Dem Beklagten zu 2 gegenüber ist die Klage dem Grunde nach zu 2/3 gerechtfertigt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag hat es den Rechtsstreit an die Vorinstanz zurückverwiesen.

In dem gleichzeitig zur Entscheidung durch das Revisionsgericht (II ZR 3/58) anstehenden Rechtsstreit wegen der Klage der Reederei N[REDACTED] gegen die Reederei Br[REDACTED], den Schiffsführer von "Br[REDACTED]", die Reederei W[REDACTED]-S[REDACTED] und den Schiffsführer von "H[REDACTED]" hat es ausgesprochen:

Für den von der Klägerin geltend gemachten Schaden haften im Rahmen der §§ 4, 114 BSchG dem Grunde nach die Beklagte zu 1 zu 1/3, die Beklagte zu 3 zu 1/6. Mit diesen gesamtschuldnerisch haften die Beklagten zu 2 und 4 für die Klageansprüche dem Grunde nach zur Hälfte. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

In dem inzwischen durch Zurücknahme der Revision (II ZR 10/58) rechtskräftig gewordenen Urteil in dem Rechtsstreit der Reederei W[REDACTED]-S[REDACTED] gegen die Reederei N[REDACTED] und den Schiffsführer von "E[REDACTED]" hat es ausgesprochen:

Für den von der Klägerin geltend gemachten Schaden haftet die Beklagte zu 1 gesamtschuldnerisch mit dem Beklagten zu 2 im Rahmen der §§ 4, 114 BSchG dem Grunde nach zur Hälfte. Dem Beklagten zu 2 gegenüber ist die Klage dem Grunde nach zu 5/6 gerechtfertigt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Im vorliegenden Rechtsstreit erstreben die Klägerin mit ihrer Revision und die Nebenintervenientin die Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils, während die Beklagten mit ihren Revisionen Abweisung der Klage in vollem Umfang begehren. Alle Streitteile beantragen Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das ursächlich schuldhafte Verhalten der Schiffsführungen der beteiligten Schiffe hat das Berufungsgericht im wesentlichen zutreffend festgestellt. Die hiergegen erhobenen Angriffe der Revisionen können nicht dazu führen, daß für einen der beteiligten Schiffsführer ein ursächliches Verschulden überhaupt entfiele.

1. Das ursächliche Verschulden des Schiffsführers von "E" sieht das Berufungsgericht mit Recht darin, daß er im Hinblick auf die gegebene Verkehrslage einen falschen Kurs (Fahrtweg) eingeschlagen habe, der das MS "E" in den rechtsrheinischen Teil des Fahrwassers geraten ließ, und zu schnell gefahren sei, obwohl er den Anhang des Schleppbootes "H" nicht wahrgenommen habe.

Die Revision der Beklagten hält den von "E" eingeschlagenen Kurs für richtig, da er dem üblichen Kurs der Talfahrer entsprochen habe und der Kapitän von "E" nicht damit habe rechnen müssen, daß der Anhangkahn des Schleppbootes "H" so weit zur Strommitte hinausgelegen habe. Auch meint die Revision, die Geschwindigkeit von 12 - 13 km/h sei unter Berücksichtigung der Stromgeschwindigkeit ungefähr die geringste Geschwindigkeit gewesen, die

"E[REDACTED]" habe fahren können. Schließlich hält sie es für entschuldbar, daß "E[REDACTED]" den Anhangkahn nicht wahrgenommen hat.

Den Ausführungen der Revision kann in keinem dieser Punkte gefolgt werden.

a) Schon im Augenblick des Vorbeifahrens von "H[REDACTED]" befand sich "E[REDACTED]" im rechtsrheinischen Fahrwasser. Die Fahrwassermitte befindet sich unstreitig (vgl. Strafakten Bl. 29 R) in einer Entfernung von je 98 m, von der Mitte jeder der beiden Brückenpfeiler an gerechnet. Nach der rechtsfehlerfreien Feststellung des Berufungsgerichts (Urteil S. 19) lag der französische Schleppzug etwa in der verlängerten Begrenzungslinie des rechtsseitigen Strompfeilers vor Anker. Von diesem Schleppzug hielt "H[REDACTED]" einen Abstand von 25 - 30 m (Urteil S. 18). "H[REDACTED]" war daher etwa 70 m von der Strommitte entfernt. Da "E[REDACTED]" das Schleppboot in einem Abstand von etwa 50 m passierte (Urteil S. 12), war "E[REDACTED]" bei der Vorbeifahrt an "H[REDACTED]" etwa 20 m von der Fahrwassermitte entfernt, befand sich also damals bereits eindeutig im rechtsrheinischen Fahrwasser. Da das Berufungsgericht, worauf noch zurückzukommen sein wird, feststellt (Urteil S. 27), daß der Kahn "Br[REDACTED]" 40 m steuerbord außerhalb des Kurses seines Schleppbootes fuhr, hatte sich die Entfernung des MS "E[REDACTED]" von der Strommitte im Augenblick des Zusammenstoßes um weitere 10 m auf etwa 30 m vergrößert.

Die zwischen den Parteien streitige Frage, ob die Talfahrt mit dem Übergang zum rechten Ufer üblicherweise unmittelbar unterhalb der Brücke oder erst einige hundert Meter tiefer beginnt, bedarf keiner Prüfung, da es hierauf nicht

ankommt. Der Talfahrer "E[REDACTED]" durfte nicht den Weg wählen, der vielleicht üblich ist, wenn keine Begegnung bevorsteht, sondern mußte den Weg wählen, den ihm der Bergfahrer gewiesen hatte; er mußte nach § 38 Nr. 1, 3, § 39 Nr. 1 RhSchPVO an dem bergfahrenden "H[REDACTED]"-Schleppzug steuerbord an steuerbord vorbeifahren. Diese Pflicht bestand nicht nur gegenüber dem Schleppboot "H[REDACTED]", sondern auch gegenüber dem geschleppten Kahn "Br[REDACTED]". Solange "E[REDACTED]" den Anhangkahn nicht wahrnahm, durfte er, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, nicht nur nicht über die Strommitte fahren, sondern mußte sich möglichst weit linksrheinisch halten; selbst wenn "E[REDACTED]" in der Strommitte gefahren wäre und der Kahn bis dorthin hinausgelegen hätte, wäre der Talfahrer nicht frei von Schuld, da er wegen der bevorstehenden Begegnung mit dem Bergzug mit dem Übergang überhaupt nicht hätte beginnen dürfen, sondern sich in dem linken Teil seiner Fahrwasserhälfte hätte halten müssen. Der Schiffsführung von "E[REDACTED]" kann nicht abgenommen werden, daß sie nicht damit habe rechnen müssen, daß sich ein Fahrzeug in dem von ihr eingeschlagenen Kurs befinden würde. An dem vom Schleppboot "H[REDACTED]" geführten zweiten weißen starken Licht erkannte die Schiffsführung von "E[REDACTED]", daß das Boot einen oder mehrere Anhänge hatte; bei dem von ihr einzuschlagenden Kurs mußte sie davon ausgehen, solange sie keine gegenteiligen Wahrnehmungen machte, daß das Boot mehrere Anhänge schleppte; sie mußte ferner nach den Feststellungen des Berufungsgerichts damit rechnen, daß die Anhänge noch im Übergang zum linken Ufer begriffen waren. Diese Möglichkeit wurde nicht dadurch ausgeschlossen, daß sich "H[REDACTED]" und "E[REDACTED]" schon auf weite Entfernung durch Blinksignale auf die Begegnung steuerbord an steuerbord geeinigt hatten. Aus dieser Verkehrslage folgte für die Schiffsführung von "E[REDACTED]" die

Pflicht, sich möglichst weit linksrheinisch zu halten, solange sie den oder die Anhänge nicht ausmachte. Der Erfüllung dieser Pflicht stand auch nichts im Wege. Das linksrheinische Revier war frei; der Schänzengrund, auf den sich die Revision beruft, begann erst 600 m unterhalb der Brücke, abgesehen davon, daß er bei dem damaligen Wasserstand und dem geringen Tiefgang des leeren Motorschiffes kein Hindernis bot. Die vom Berufungsgericht zutreffend festgestellte leichte Neigung des Kurses des Motorschiffes schräg zum rechten Ufer unter Überschreitung der Stromwassermitte war daher nautisch völlig verfehlt und stellt ein grobes Verschulden dar.

In diesem Zusammenhang ist die Revisionsrüge der Klägerin insoweit zurückzuweisen, als sie beanstandet, das Berufungsgericht habe nur eine leichte Schräglage von "E" angenommen. Die Revision der Klägerin hat sich hierbei von der von ihr überreichten Skizze irreführen lassen, die mit den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht übereinstimmt. Das Berufungsgericht hat festgestellt (Urteil S. 19), daß der französische Schleppzug etwa in der verlängerten Begrenzungslinie des rechtsseitigen Strompfeilers gelegen habe, während in der Skizze dorthin das Schleppboot "H" verlegt ist. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat demnach der Zusammenstoß 25 bis 30 m näher an der Fahrwassermitte stattgefunden als in der Skizze dargestellt. Dagegen hat die Revision der Klägerin recht, wenn sie in dem Verhalten der Schiffsführer von "E" (außer der Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht nach § 4 RhSchPVO) auch eine Verletzung des § 37 sieht, und zwar der Nr. 3 (deren Verbot regelmäßig mit dem der Nr. 2 zusammenfällt, siehe Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen,

RhSchPVO § 37 Anm. 7 a. E.), die mit einer Verletzung des § 38 Nr. 1 Satz 1 Hand in Hand geht. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

§ 34 RhSchPVO aF enthielt für Fahrzeuge, die einander auf Kursen begegneten, deren Beibehaltung die Gefahr des Zusammenstoßes herbeiführen würde, das Gebot des Ausweichens nach steuerbord. In die neue Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist ein solches Gebot nicht aufgenommen worden, "weil man erkannt hat, daß die Fälle, in denen das Ausweichen nach Steuerbord in Frage kommt, in der Praxis ebenso häufig vorkommen wie die Fälle, in denen das Ausweichen nach Backbord in Frage kommt. In § 38 Nr. 1 ist als Generalregel festgelegt worden, daß die Bergfahrer den Talfahrern den Weg weisen ..." (Begründung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, abgedruckt bei Kahlitz § 38 Anm. 1 Fußnote). Wenn, wie im vorliegenden Fall, der Bergfahrer dem Talfahrer durch Blinksignale nach § 38 Nr. 3 b angezeigt hat, daß er ihn an steuerbord vorbeifahren lasse, so hat er ihm damit nach § 38 Nr. 1 Satz 1 den Weg gewiesen, an ihm an steuerbord vorbeizufahren. Hat der Talfahrer in diesem Zeitpunkt, um mit den Worten des § 34 RhSchPVO aF zu sprechen, einen "Kurs, dessen Beibehaltung die Gefahr des Zusammenstoßes herbeiführen würde", so wird ihm jetzt der Fahrtweg ("Kurs" des Fahrzeuges auf Binnenschiffahrtsstraßen, siehe Kahlitz § 37 Nr. 6) gewiesen, den er einzuschlagen hat und der damit nach § 38 festgelegt ist. Diesen Kurs darf er nach § 37 Nr. 3 nicht ändern. Dieser Kurs (Fahrtweg) lag für "E" objektiv fest, und zwar in einer Richtung, daß "E" in einem angemessenen Abstand von dem 40 m zur Strommitte außerhalb seines Schleppbootes fahrenden Kahn "Br" vorbeizufahren hatte, wofür ihm auch

44

vom Bergzug ein geeigneter Weg freigelassen worden war. Wenn "E" diesen objektiv festgelegten Fahrtweg nicht eingehalten, sondern eine Richtung beibehalten oder eingeschlagen hat, die die Gefahr des Zusammenstoßes mit dem Kahn herbeiführte, so lag darin eine Kursänderung im Sinne des § 37 Nr. 3. Diese Kursänderung war auch schuldhaft. Solange ein Talfahrer die Anhänge nicht wahrnehmen kann, ist sein Kurs subjektiv mindestens in der Weise festgelegt, daß er die Mitte des Fahrwassers nicht befahren, geschweige denn überschreiten darf, sofern das Revier frei ist. Der Talfahrer muß damit rechnen, daß die Anhänge im Bereich ihrer Fahrwasserhälfte außerhalb des Kurses ihres Schleppbootes fahren, namentlich dann, wenn das entgegenkommende Schleppboot sich nahe am Ufer oder an dort ankernden Schiffen hält, und erst recht, wenn die Anhänge demnächst durch eine Brücke fahren müssen, bei deren Durchfahrt sie so weit wie möglich die Mitte des Durchlasses zu halten haben (§ 65 Nr. 4). Befindet sich unterhalb ein Übergang der Bergfahrt zum andern Ufer, so muß der Talfahrer auch in Rechnung ziehen, daß die Anhänge im Augenblick des Vorbeifahrens den Übergang noch nicht vollständig beendet haben. Aus alledem ergibt sich für den Talfahrer, der die Anhänge noch nicht wahrnehmen kann, die Pflicht, einen möglichst großen Abstand von dem entgegenkommenden Schleppzug zu halten. Eine schuldhafte Zuwiderhandlung gegen das Verbot der Kursänderung nach §§ 37 Nr. 3, 38 Nr. 1 Satz 1 liegt jedenfalls dann vor, wenn der Talfahrer bei sonst freiem Revier sich in die Fahrwassermitte begibt oder diese gar überschreitet. Eine solche Zuwiderhandlung fällt der Schiffsführung von "E" zur Last.

b) Das Berufungsgericht hat festgestellt (Urteil S. 16), daß "E" im Augenblick der Kollision schneller

als 12 - 13 km/h gefahren sein muß. Auch die Einhaltung dieser Geschwindigkeit war, solange der oder die Anhänger des Schleppbootes nicht wahrgenommen wurden, fehlerhaft. Der Revision kann nicht zugegeben werden, daß unter Berücksichtigung der Stromgeschwindigkeit, die im Abschlußbericht der Wasserschutzpolizei mit ca. 5 km angegeben ist, die Geschwindigkeit von "E" nicht habe herabgesetzt werden können, selbst wenn die Stromgeschwindigkeit tatsächlich etwas höher gewesen sein sollte.

c) Schließlich stellt es auch ein grobes Verschulden der Schiffsführung von "E" dar, daß sie den Anhangkahn, nach dem sie pflichtgemäß in sorgfältiger Weise hätte Ausschau halten müssen, nicht wahrgenommen hat. Der Kahn war mit einem Topplicht ausgestattet. Dafür, daß seine Lichtstärke den Vorschriften (§ 30 Nr. 1) nicht entsprach, liegen keine genügenden Anhaltspunkte vor (s. darüber unten). Es kann zwar zugegeben werden, daß die Petroleumlampe unter den vom Berufungsgericht festgestellten (Urteil S. 15) Umständen schwer erkennbar war. Konnte man sie aber vom Steuerstuhl aus, wo sich die Besatzungsmitglieder unterhielten, mit bloßem Auge nicht ausfindig machen, so mußte, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, auf dem Vorschiff ein Ausguck aufgestellt werden, der notfalls, wie ergänzend zu bemerken ist, ein Glas hätte verwenden müssen. Da die Nachtsicht klar war, hätte dieser mit Hilfe des Glases auf erheblich mehr als 120 - 150 m Entfernung jedenfalls kurz nach dem Durchfahren der Brücke das Topplicht erkennen können, wenn er danach gesucht hätte; denn die Besatzung von "H" hat, wie unbestritten ist, das Topplicht ihres an einem 120 - 150 m langen Strang hängenden Kahnes mit bloßem Auge gesehen. Im übrigen hätte ein Ausguck mit dem

44
Glas auch den weißen Kopf des Kahnés, wenn dieser überhaupt nicht beleuchtet gewesen wäre, wahrnehmen können; denn der Matrose D. vom Boot "H." hat mit bloßem Auge den weißen Kopf des Kahnés hinter dem Talschiff verschwinden sehen (Verklarungsakten Bl. 13; Gutachten des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln, Strafakten Bl. 35).

Wie das Berufungsgericht zu der Ansicht kommen konnte, daß das auch nach der Meinung des Berufungsgerichts mehr als 6 m über dem Wasser befindliche Topplicht für die Besatzung auf dem Steuerstuhl von "E." alsbald in den toten Winkel geraten sei, da der Bug des Schiffes 4,20 m aus dem Wasser ragte, ist nicht recht verständlich. Richtig ist jedoch, daß der Bug des tiefliegenden Kahnés in den toten Winkel kam und daß das Topplicht, je näher die beiden Schiffe einander kamen, desto weniger hoch über den Bug von "E.", vom Steuerstuhl aus gesehen, emporragte und daher schwerer erkennbar wurde. Wie dem auch sei, jedenfalls hätte die Höhe des Buges über dem Wasser dem Kapitän von "E." erst recht Veranlassung zur Aufstellung eines Ausgucks geben müssen, wenn er den Anhangkahn vom Steuerstuhl aus nicht ausmachen konnte.

An dem auch vom Berufungsgericht nach dem Zusammenhang der Urteilsgründe angenommenen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Unterlassung des Aufstellens eines Ausgucks und dem Zusammenstoß kann kein Zweifel bestehen, da jedenfalls ein mit Glas bewaffneter Ausguck den Kahn so rechtzeitig hätte entdecken können, daß "E." noch hätte ausweichen können.

2. Dem Schiffsführer des Kahnes "Br[REDACTED]" wirft das Berufungsgericht ebenfalls ein ursächliches Verschulden an dem Zusammenstoß vor, das es in der Hauptsache darin sieht, daß er zu weit, nämlich mindestens 40 m, außerhalb des Kurses seines Schleppbootes gefahren sei und den Talfahrer vor der Kollision nicht gesehen habe.

Die Revision der Klägerin erhebt hiergegen verschiedene Angriffe, die im Ergebnis an der Schuldfeststellung nichts ändern können.

a) Zunächst greift die Revision der Klägerin die Feststellung an, daß der Kahn 40 m steuerbord außerhalb seines Bootskurses gefahren sei. Das Berufungsgericht hat die Feststellung unter Würdigung der Aussagen von Zeugen getroffen, die über den Abstand Angaben machen konnten; sodann hat das Oberlandesgericht Umstände angeführt, die nach seiner Ansicht im Einklang mit dieser Feststellung ständen, darunter "in starkem Maße die Tatsache, daß das 80 m lange Motorschiff im Anschluß an die Kollision fast in Dwerslage zwischen dem Kahn "Br[REDACTED]" und den Ankerliegern hindurchgetrieben ist". Das Berufungsgericht ist dabei entgegen dem Rheinschiffahrtsgericht der Auffassung, die Lage des Kahnes könne sich durch den sehr heftigen Zusammenstoß und das anschließende Abtreiben nicht wesentlich verändert haben. Die Revision hält die Ansicht des Rheinschiffahrtsobergerichts für unrichtig und meint, das Berufungsgericht hätte diese Frage durch Sachverständigengutachten klären müssen. Ob diese nicht einfach zu beurteilende Frage ohne Zuziehung eines Sachverständigen entschieden werden konnte und ob nicht auch aus anderen Gründen Bedenken gegen die Verwertung dieses Beweisanzeichens bestehen, bedarf keiner Erörterung, da das

Berufungsgericht diesen Umstand nur zur Unterstützung seiner bereits aus anderen Gründen getroffenen Feststellung herangezogen hat. Somit ist davon auszugehen, daß der Kahn 40 m außerhalb des Bootskurses fuhr.

Die Revision der Klägerin wendet sich weiter gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, das erhebliche Hinausliegen des Kahnes aus dem Kurs seines Bootes sei fehlerhaft gewesen.

Zuzugeben ist der Revision, daß der Kahnschiffer (und auch der Schleppzugführer) nicht gegen § 37 Nr. 1 oder § 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO verstoßen haben (vgl. Berufungsurteil S. 23). Denn der Talfahrer hatte unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt, ihm wurde für das Begegnen ein geeigneter Weg freigelassen. Das Berufungsgericht hat nicht entschieden und brauchte nicht zu entscheiden, ob an sich ein so weites Herausliegen aus dem Kurs des eigenen Bootes nautisch fehlerhaft ist. Das Berufungsgericht hat jedoch mit Recht unter den gegebenen Umständen den vom Kahn eingeschlagenen Fahrtweg für nautisch falsch gehalten. Ein solcher Fehler konnte entgegen der Ansicht der Revision auch dann vorliegen, wenn der Kahnschiffer nicht gegen eine spezielle Vorschrift der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung verstieß. Die Umstände, die das Fahren des Kahnes im Kurs seines Bootes geboten hätten, hat das Berufungsgericht zutreffend darin gesehen, daß der Kahnschiffer, wie unstreitig, mit dem Entgegenkommen eines Talfahrers rechnete, ohne diesen wahrzunehmen. Solange der Kahnschiffer den Kurs, den der Talfahrer nahm, nicht erkannte, gebot es die Sorgfaltspflicht (§ 7 BSchG, § 4 RhSchPVO, daß er sich hinter seinem Boot hielt. Diese Sorgfaltspflicht bestand, wie das Berufungsgericht richtig annimmt, um so mehr, als sich dort ein

allmählicher Übergang der Talfahrer, die üblicherweise (siehe auch § 65 Nr. 4 RhSchPVO) durch die Mitte des mittleren Brückenbogens fahren, zum rechten Ufer befindet (wobei nicht entscheidend ist, ob dieser Übergang üblicherweise gerade an dieser Stelle oder etwas weiter unterhalb stattfindet) und als die Petroleumlampe des Kahnes für den Talfahrer schwer erkennbar war. Es ist nicht rechtsirrig, wenn das Berufungsgericht es für erforderlich gehalten hat, daß der Kahnschiffer aus Sicherheitsgründen im Kurs seines Bootes zu bleiben hatte. Der Kahn befand sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auch nicht so weit von der Fahrwassermitte entfernt, daß der Kahnschiffer nicht mit einer Gefährdung eines ebenfalls sorglos oder noch sorgloser fahrenden Entgegenkommers hätte rechnen müssen.

Daß der Kahn sich gefahrlos in seinem Bootskurs hätte halten können, hat das Berufungsgericht ebenfalls rechtsfehlerfrei angenommen. Der Kahn hing an einem 120 - 150 m langen Strang und hatte trotz seiner Schwerfälligkeit genügend eigene Steuerfähigkeit. Er hätte, wenn er sich hinter seinem Boot gehalten hätte, unschwer durch die Mitte des mittleren Brückendurchlassers fahren können, da die Unfallstelle von der Brücke etwa 300 m entfernt ist und der Kahn auch von seinem Boot in dieser Richtung gezogen worden wäre. Im übrigen läßt die Revision, die unzutreffend von einem "in Schlangenlinien Fahren" spricht, auch außer acht, daß nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht das Schleppboot "H[REDACTED]", sondern der vor Anker liegende Schleppzug sich etwa in der verlängerten Begrenzungslinie des rechtsseitigen Strompfeilers befand.

Die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts tragen auch seine Überzeugung, der Kahn wäre dann nicht angefahren worden, wenn er sich ordnungsgemäß im Kurs seines Bootes gehalten hätte. Der vom Kahnführer begangene nautische Fehler war daher mitursächlich für den entstandenen Schaden.

b) Soweit das Berufungsgericht meint, das schwer erkennbare Petroleum-Topplicht des Kahnes hätte dem Kahnführer erst recht Anlaß geben müssen, sich im Kurs seines Bootes zu halten, kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Wenn jedoch das Berufungsgericht, wie es den Anschein hat, in der Führung des Petroleum-Topplichtes eine Nachlässigkeit sieht, die als selbständiges ursächliches Verschulden in Frage käme, so kann dem nicht zugestimmt werden. Nach § 30 Nr. 1 müssen geschleppte Fahrzeuge bei Nacht als Topplicht ein weißes helles Licht führen. Unter "hellem Licht" ist ein solches zu verstehen, das in dunkler Nacht bei klarer Luft etwa 2 km sichtbar ist (§ 1 n). Das Berufungsgericht bezeichnet zwar das Topplicht des Kahnes als schwach. Eine Feststellung darüber, daß das Licht nicht die erforderliche Sichtweite besaß, hat es jedoch nicht getroffen. Die Lampe selbst konnte nicht geprüft werden, da sie durch den Zusammenstoß zerbrochen war. Auf Grund von Zeugenaussagen eine solche Feststellung zu treffen, wäre im Hinblick auf die vom Berufungsgericht festgestellte starke Umweltbeleuchtung (vgl. Kahlitz § 1 Anm. 37) schwierig gewesen. Die Tatsache allein, daß der Kahnführer die an Bord befindliche elektrische Topplampe nicht verwendete, kann nicht als ausreichend angesehen werden, um ihm einen Verstoß gegen die Vorschrift der Verwendung eines hellen Lichtes vorzuwerfen.

Im Gegensatz zum Rheinschifffahrtsgericht ist das Berufungsgericht der Meinung, das Topplicht habe 37 - 47 cm zu tief gehangen. Nach § 30 Nr. 1 muß das Topplicht mindestens 6 m über dem Gangbord oder dem Deck gesetzt werden. Während das Rheinschifffahrtsgericht dabei von der niedrigsten Stelle des Gangbordes ausgeht, legt das Berufungsgericht die direkte Entfernung zwischen Lampe und dem Deck oder dem Gangbord am Fuße des Flaggenmastes zugrunde. Der Ansicht des Berufungsgerichts tritt der Senat bei, da nach Bild 5 der Anlage 6 zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung die Entfernung zwischen dem Topplicht und dem Fußpunkt des Mastes maßgebend ist, wenn auch dort der Mast etwa in der Mitte des Kahn'es angebracht ist, wo das Gangbord meist niedriger ist als das Deck auf dem Vorschiff. Dem Kahnführer kann jedoch bei der nicht eindeutigen Gesetzeslage und im Hinblick darauf, daß diese Frage in der Rechtsprechung bisher nicht geklärt war, nicht zum Vorwurf angerechnet werden, wenn er den Standpunkt eingenommen hat, den auch das Rheinschifffahrtsgericht vertreten hat. Somit erübrigt es sich, auf die Frage der Ursächlichkeit dieses Verstoßes gegen die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung einzugehen. Falsche Lichterführung kann dem Kahnschiffer daher nicht angelastet werden.

c) Dagegen nimmt das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei an, es hätte ein Ausguck auf das Vorderschiff gestellt werden müssen, wenn der Kahn so weit selbständig außerhalb seines Bootskurses navigierte. Das kann von der Revision nicht mit der Erwägung ausgeräumt werden, der Kahnführer habe mit dem vorschriftswidrigen Fahren des Talfahrers nicht rechnen müssen. Da der Kahnführer wußte, daß ihm ein Talfahrer entgegenkam, mußte er nach diesem Ausschau halten;

wenn er ihn vom Steuerstuhl aus nicht ausmachen konnte, mußte er ein Besatzungsmitglied zur Beobachtung nach vorne schicken.

d) Dahinstehen kann, ob es, wie das Berufungsgericht meint, ein Mangel an Vorsicht ist, wenn der Kahnführer unter den gegebenen Umständen dem Schiffsjungen die Steuerung des Kahnes überließ. Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß der Kahn anders gesteuert worden wäre, wenn ihn der im Steuerstuhl befindliche Schiffsführer, unter dessen Anleitung der Schiffsjunge tätig war, selbst gesteuert hätte. Ein ursächlicher Zusammenhang kann somit nicht angenommen werden.

e) Mit Recht hält es das Berufungsgericht für unentschuldigbar, daß die Besatzung des Kahnes den Talfahrer vor der Kollision überhaupt nicht gesehen hat. Der Talfahrer war einwandfrei beleuchtet, es herrschte klare Nachtsicht; durch die Blinksignale des eigenen Bootes war man von der bevorstehenden Begegnung unterrichtet. Mag auch die Umweltbeleuchtung die Erkennbarkeit erschwert haben, so hat doch das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß bei genügender Aufmerksamkeit der Talfahrer rechtzeitig erkannt und durch Beigehen des von seinem Boote ohnehin nach backbord gezogenen Kahnes der Unfall verhütet worden wäre.

3. Auch das Verschulden des Schiffsführers des Schleppbootes "H[REDACTED]" ist im angefochtenen Urteil rechtsfehlerfrei festgestellt. Dem Schleppbootsführer steht kraft seines nautischen Oberbefehls die Leitung des Schleppzuges zu (§ 2 Nr. 4). Er trägt - unbeschadet der eigenen Verantwor-

tung. der Kahnschiffer - sowohl auf der Talfahrt wie auf der Bergfahrt grundsätzlich die Verantwortung für den richtigen Kurs seiner Anhänge und hat, falls auf den Anhängen nicht richtig nachgesteuert wird, diesen Fehler durch entsprechende Anweisung zu berichtigen (BGH VersR 1958, 759). Dies gilt überall und in jeder Lage. Wenn die Nebenintervenantin darin eine Überspannung der an einen Kapitän des Schleppbootes zu stellenden Sorgfaltsanforderungen sieht, so verkennt sie die Stellung des Schleppzugführers im Schleppzug. Richtig ist zwar, daß der an einem langen Strang hängende Kahn eines Bergzuges weitgehend eigene Steuerfähigkeit besitzt und daher von dem Kurs seines Bootes nicht so abhängig ist wie der Anhangskahn im Talzug. Dies ändert aber nichts daran, daß der Schleppzugführer auch im Bergzug einen unrichtigen Kurs seines Anhangs mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln, insbesondere durch entsprechende Anweisungen, berichtigen muß. Das hat der Führer des Bootes "H" versäumt.

Zwar kann, wie bereits beim Verhalten des Schiffsführers des Kahnes "Br" erörtert, auch dem Schleppzugführer nicht der Vorwurf gemacht werden, daß er dem Talzug keinen geeigneten Weg freigelassen und damit gegen § 38 Nr. 1 Satz 2 verstoßen habe. Mit Recht sieht aber das Berufungsgericht ein Verschulden des Schleppzugführers darin, daß er die Gefahr, die in dem von seinem Anhangskahn gehaltenen Kurs lag, zu spät erkannte. Der Schleppzugführer kannte den Kurs seines Kahnes. Bei gewissenhafter Beobachtung des Talfahrers mußte er auch erkennen, daß dieser, der schließlich in einem Abstand von nur 50 m an seinem Boot vorbeifuhr, über die Strommitte gefahren war und in den Bereich seines Schleppzuges geraten würde.

Darauf, daß er durch andere Lichter irregeführt worden sei, kann sich der Schleppzugführer schon deswegen nicht berufen, da er unstreitig die Lichter, insbesondere das Topplight des entgegenkommenden Fahrzeuges gesehen hat. Schon als der Schleppzugführer den Talfahrer etwa in Fahrwassermittle die Brücke durchfahren sah, hätten ihm Bedenken wegen des in der Nähe der Fahrwassermittle sich bewegenden Kurses seines Anhangs kommen müssen, und die Vorsicht hätte es geboten, daß er seinem Kahn Anweisung zum Beigehen gegeben hätte. Erst recht galt dies, als er, nachdem der Talfahrer die Brücke passiert hatte, erkannte oder erkennen mußte, daß dieser nicht linksrheinischen Kurs nahm. Bei dieser Sachlage hätte vom Schleppzugführer erwartet werden müssen, daß er ein Achtungssignal gegeben hätte (§ 58 Nr. 2, § 24 Nr. 1 a, Anlage 1 RhSchPVO), das sowohl seinen eigenen Anhangskahn als auch den Talfahrer auf die drohende Gefahr aufmerksam gemacht hätte. Wenn das Berufungsgericht zu der Überzeugung gekommen ist, daß eine solche Zeichengebung den Unfall verhütet hätte, so hält sich dies im Rahmen der tatsächlichen Würdigung.

II. In Abwägung des ursächlichen Verschuldens der Schiffsführer von "E■■■■", "Br■■■■" und "H■■■■" ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, daß der von der Klägerin geltend gemachte Schaden von den Schiffseignern im Verhältnis von $3/6 : 2/6 : 1/6 = 3 : 2 : 1$ zu tragen sei. Es hat die vorliegende Klage gegen die Schiffseignerin von "E■■■■" (Beklagte zu 1) dem Grunde nach zur Hälfte, und zwar gesamtschuldnerisch mit dem Schiffsführer von "E■■■■" (Beklagten zu 2), für gerechtfertigt erklärt. Den Schiffsführer von "E■■■■" hat es dem Grunde nach zu $2/3$ für schadensersatzpflichtig erklärt.

Diese Schadensverteilung wird von der Klägerin und ihrer Nebenintervenientin in Richtung gegen die Beklagte zu 1 mit Erfolg angegriffen, während die übrigen Revisionen unbegründet sind.

1. Schadensersatzpflicht des Schiffsführers von "E[REDACTED]". Das Berufungsgericht hat zwar bei der Schadensverteilung nach § 736 Abs. 1 HGB das Verhältnis der Schwere des auf seiten der Schiffsführer von "E[REDACTED]" und "Br[REDACTED]" obwaltenden Verschuldens mit $3/6 : 2/6 = 3 : 2$ angenommen, woraus sich ein Mitverschulden des Schiffsführers von "Br[REDACTED]" von $2/5$ und eine Schadensersatzpflicht des Schiffsführers von "E[REDACTED]" in Höhe von $3/5$ ergeben würde. Das Berufungsgericht hat jedoch weiter ausgeführt:

Die gemäß den §§ 7, 92 BSchG, § 739 Abs. 2 HGB und § 823 BGB begründete Haftung des Beklagten zu 2 vermindere sich gemäß § 254 BGB auf Grund des von der Klägerin im Sinne des § 3 Abs. 1 BSchG zu vertretenden unfallursächlichen Mitverschuldens ihres eigenen Schiffers. Der Beklagte zu 2 hatte daher dem Grunde nach nur zu $2/3$ für den mit der Klage geltend gemachten Schaden der Klägerin.

Im Hinblick auf diesen Widerspruch und die wenn auch geringfügige abweichende rechtliche Beurteilung des Sachverhalts durch den erkennenden Senat ist die Schuld neu zu verteilen. Der erkennende Senat kann die Abwägung selbst vornehmen, da die Sachlage geklärt ist. Er verteilt gemäß § 254 BGB die Schuld der Schiffsführer von "E[REDACTED]" und "Br[REDACTED]" im Verhältnis $2 : 1 = 4 : 2$. Hiernach trifft den Schiffsführer von "E[REDACTED]" gegenüber dem Schiffsführer von "Br[REDACTED]" $2/3$ des ursächlichen Verschuldens, während

das Mitverschulden des Schiffsführers von "Br [REDACTED]" $\frac{1}{3}$ beträgt. Für diese Abwägung sind folgende Erwägungen maßgebend: Der Schiffsführer von "E [REDACTED]" hat gegen das Verbot der Kursänderung verstoßen und damit durch seine falsche Fahrweise die Kollisionsgefahr in erster Linie geschaffen. Beide Schiffsführer haben den Entgegenkommer schuldhafterweise nicht wahrgenommen. Der Kahnschiffer hat einen unter den gegebenen Umständen nautisch fehlerhaften Kurs eingeschlagen. Das in Richtung gegen den Schiffsführer von "E [REDACTED]" ergangene Urteil ist daher im Ergebnis zutreffend.

2. Die Schadensersatzpflicht des Schiffseigners von "E [REDACTED]" richtet sich nach § 92 BSchG, § 736 Abs. 1 HGB. Der Senat hat in dem auf die Klage der Reederei N [REDACTED] im Parallelprozeß heute ergangenen Urteil (II ZR 3/58) die Grundsätze, die bei der Schuldverteilung nach § 736 Abs. 1 HGB zu beachten sind, und die sich daraus auch für den vorliegenden Rechtsstreit ergebenden Folgerungen näher dargelegt. Aus der hiernach für den Unfall gebotenen Schuldquotenverteilung von 4 : 2 : 1 ergibt sich eine Schadensersatzpflicht der Beklagten zu 1 in Höhe von $\frac{4}{7}$. In dieser Höhe haften die Beklagten gesamtschuldnerisch, die Beklagte zu 1 jedoch nur im Rahmen der §§ 4, 114 BSchG.

Hiernach war die Revision der beiden Beklagten zurückzuweisen. Auf die Revision der Klägerin war unter Zurückverweisung ihrer Revision im übrigen das Urteil dahin zu ändern, daß die Beklagte zu 1 dem Grunde nach statt zur Hälfte zu $\frac{4}{7}$ haftet.

Die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und

Revisionsverfahrens beruht auf §§ 92, 97, 100, 101 ZPO.
Im übrigen war die Entscheidung über die Kosten einschließlich der Kosten des Berufungsverfahrens, soweit darüber nicht entschieden, und der Kosten des Verklarungsverfahrens dem Rheinschiffahrtsgericht zu übertragen, das nunmehr über den Betrag der restlichen Klageforderung zu entscheiden hat.

Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke