

II ZR 5/63

Verkündet
am 9. Juli 1964
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2105 007

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 Seeschifffahrt
in E [REDACTED],
2. des Kapitäns von der L [REDACTED] vom MS "Karl T [REDACTED] 4",
bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner J.B. B [REDACTED] in M [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: 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
- Rheinschifffahrtsobergerichts - in Köln vom
8. November 1962 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern
die Kosten des Revisionsverfahrens auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigner des MS "L [REDACTED]" (374 t, 150 PS). Der Beklagten zu 1 gehört das MS "Karl T [REDACTED] 4" (668 t, beladen mit 644 t, 450 PS), das zur Unfallzeit vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Der Kläger hat mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 13 528,35 DM geltend gemacht wegen Schäden, die ihm nach seiner Behauptung infolge Beschädigung seines Fahrzeugs am 8. November 1956 auf dem Rhein in der Höhe von Asmannshausen erwachsen 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 Asmannshäuser 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 linkerheinischen Kribben mit dem Achterschiff auf Grund. Nachdem MS "Karl T [REDACTED] 4" durch erhebliche Maschinenmanöver freigekommen war, schoß es ohne Orientierungsmöglichkeit in Querschlag 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. 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]" 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 schwieten 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.

Der Kläger 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 seines Schiffes "L[REDACTED]" herbeigeführt. Die Beklagten bestreiten einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem nautischen Verhalten des Beklagten zu 2 und der Beschädigung von "L[REDACTED]" und machen ein Mitverschulden der Besatzung von "L[REDACTED]" geltend.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat der Klage dem Grunde nach teilweise, nämlich insoweit stattgegeben, als "L [REDACTED]" durch das Antreiben und Anfallen gegen "A [REDACTED]" beschädigt worden ist. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage in vollem Umfange, also auch hinsichtlich der durch das Festkommen auf dem Clemensgrund erlittenen Schäden, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet, erstreben die Beklagten die Abweisung der Klage in vollem Umfange.

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 Kabelkette 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 bestrittenen Behauptung des Klägers gegen den Kahn "A [REDACTED]" angefallen, "E [REDACTED] 22" ist, immer noch "L [REDACTED]" auf Seite, mit seinem Achterschiff auf dem Clemens-Grund festgekommen.

Der Kläger behauptet, die Kausalkette zwischen der Kollision von "Karl T [REDACTED] 4" mit "M [REDACTED]" und "D [REDACTED]" und der Beschädigung von "L [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" gebrittelte 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 angemeerten "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 "I [REDACTED]" und "E [REDACTED] 22" erklären;

b) oder das MS "W [REDACTED]" habe seinen Anhang "I [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 "I [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 dem Kläger 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 der Kläger als Eigner von "L" 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 Kahnens 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 getragenen 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 (s. dazu unten B 3). 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. Ebensowenig 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 die Ankerkette bereits gebrochen, "E [REDACTED] 22"

also bereits im Abtreiben begriffen war; das ist auf "L [REDACTED]" zunächst nicht bemerkt worden.

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, es habe vollkommen genügt, daß das kleine MS "L [REDACTED]" neben dem großen Kahn "E [REDACTED] 22" nur einen und nicht auch den

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.

III. Die Beschädigung der Ruderanlage von "L [REDACTED]" ist nach der Ansicht des Rheinschiffahrtsobergerichts im Gegensatz zu der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts ebenso wie der bei der Kollision mit "A [REDACTED]" entstandene Schaden den Beklagten zuzurechnen. Im angefochtenen Urteil ist ausgeführt: Es könne dahingestellt bleiben, ob die Beschädigung der Ruderanlage schon in der Unfallnacht beim Antreiben der noch miteinander verbundenen Fahrzeuge "E [REDACTED] 22" und "I [REDACTED]" auf den Clemens-Grund erfolgt ist oder erst am nächsten Tag während der an beiden Schiffen mehrfach durchgeführten Turnmanöver. Erfahrungsgemäß könnten Turnmanöver leicht zu Schäden solcher Art führen und seien daher dem zuzurechnen, der den Unfall schuldhaft herbeigeführt und damit auch zu den anschließenden Turnmanövern Anlaß gegeben hat. Dabei sei für die Frage der adäquaten Verursachung ohne Bedeutung, ob bei der Entstehung der Turnschäden Fehler der Besatzungen des festsitzenden Schiffes oder des turnenden Fahrzeuges mitgewirkt haben, es sei denn, daß diese Fehler gegen alle nautischen Regeln und Erfahrungen schon die ersten Anforderungen an ein vernünftiges, gewissenhaftes Turnmanöver gröblich außer acht gelassen haben. Von solchen Fehlern könne hier keine Rede sein.

Das ist richtig. Was die Revision hiergegen vorbringt, vermag den ursächlichen Zusammenhang nicht in Frage zu stellen. Zu der Frage der Fehler, die bei der Durchführung der Turnmanöver unterlaufen sein sollen, wird weiter unten (B 5) Stellung genommen werden. Die Beklagten haben weiter im Schriftsatz vom 3. März 1959 S. 4 vorgetragen, ein Teil

der Schäden sei erst am 9. August 1957 aufgenommen worden, während der Unfall sich am 8. November 1956 ereignet habe; das spreche dafür, daß zum mindesten die Bodenschäden außerhalb der Haftung der Beklagten blieben. Die Revision rügt, das Berufungsgericht sei hierauf nicht eingegangen. Die Rüge ist unbegründet. Der Vortrag ist nicht schlüssig. Es ist nicht einzusehen, warum die Beklagten für die Bodenschäden nur deshalb nicht haften sollten, weil die Schadensexakte erst längere Zeit nach dem Unfall aufgenommen worden ist. Daß die Schäden nicht durch das Festkommen auf dem Clemensgrund entstanden seien, haben die Beklagten nicht behauptet.

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 "L[REDACTED]" nicht für bewiesen.

1. Die Revision rügt, der Schleppzug "W[REDACTED]" und "L[REDACTED]" sei unter Verstoß gegen § 80 Nr. 3 RhSchPVO zu lange noch im Nebel weitergefahren. Diese Rüge enthält einen unzulässigen Angriff gegen die Beweismwürdigung des Berufungsgerichts. Die Revision hat übersehen, daß ein Zurückfallenlassen des Schleppzuges wegen des damit verbundenen großen Risikos bei dem schnell hereinbrechenden Nebel nicht in Frage kam; denn der Schleppzug und insbesondere "L[REDACTED]" befanden sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Clemensgrundes. Ohne Rechtsfehler nimmt das Berufungsgericht an, der Schleppzug habe bei dem hereinbrechenden Nebel die Anlehnung an den schweren "Z[REDACTED]"-Schleppzug suchen dürfen.

2. Aus dem gleichen Grunde scheidet ein Verstoß gegen die Verpflichtung aus, beim Anhalten das Fahrwasser so weit wie möglich freizumachen (§ 80 Nr. 4 RhSchPVO). Ein weiteres Beigehen zum rechten Ufer war wegen des "Z[REDACTED]"- und des "F[REDACTED]"-Schleppzuges nicht möglich. Für eine etwaige Talfahrt ist nach der Feststellung des Berufungsgerichts noch genügend Platz verblieben.

Die Revision meint, es sei nicht recht verständlich, warum in diesen Situationen § 67 RhSchPVO (Liegeplatz beim Stillliegen) nicht anwendbar sein soll. Sie hat übersehen, daß bei unsichtigem Wetter nicht Abschnitt VII (§§ 67 ff), sondern Abschnitt VIII (§ 80 ff) RhSchPVO anzuwenden ist. Während im Falle des Anhaltens bei unsichtigem Wetter das Fahrwasser nur "soweit wie möglich" freizumachen ist, geht die Verpflichtung zur Freimachung des Fahrwassers bei der Auswahl des Liegeplatzes viel weiter.

3. Die Revision sieht ein ursächliches Verschulden der Besatzung von "L[REDACTED]" darin, daß sie den Schleppdraht zu "W[REDACTED]" abgeworfen habe. Im angefochtenen Urteil ist ausgeführt, für das Abwerfen dieses Stranges habe ein sehr begründeter Anlaß vorgelegen. Nachdem nämlich die Meerdrähte bereits einmal durch - wie man annehmen mußte - Anziehen des im Nebel unsichtbaren MS "W[REDACTED]" gerissen waren, habe man sich einer solchen Gefahr nicht ein zweites Mal aussetzen wollen. Neben dem großen Kahn "E[REDACTED] 22" habe man sich einstweilen völlig sicher gefühlt; daß / dieser selbst schon seinen Halt verloren habe, habe man nicht gewußt. Das Abwerfen des Stranges sei sachgemäß gewesen; man habe auch keine Bedenken zu haben brauchen, an "E[REDACTED] 22" erneut festzumachen; von dem Bruch der Kabelkette dieses Kahns habe man wegen des dichten Nebels nichts wissen können.

Die Revision will die Rechtfertigung, die das Berufungsgericht für das Abwerfen des Stranges gibt, damit ausräumen, daß sie behauptet, die von "L [REDACTED]" verwendeten Meerdrähte seien zu schwach gewesen und deshalb gerissen; wären sie nicht gerissen, hätte keine Veranlassung zum Abwerfen des Stranges bestanden.

Damit kann die Revision, die auch hier im wesentlichen in das ihr verschlossene Gebiet der Beweiswürdigung übergreift, nicht gehört werden. Das Berufungsgericht hat auf Grund der Beweisaufnahme festgestellt, daß die Verwendung von 18 oder 16 mm starken Drähten bei einem so kleinen Kanalschiff (Kampenaar) völlig ausgereicht habe; bei einem kräftigen Anziehen des schleppenden Fahrzeuges könne der beste Laufdraht reißen. Im angefochtenen Urteil ist hierbei nicht auf die Beweislast abgestellt, wenn auch, wie der Revision zuzugeben ist, der dieser Feststellung vorhergehende Satz zu dem Mißverständnis Anlaß geben könnte. Für die Behauptung der Revision, der Kläger habe unstreitig die Meerdrähte nicht aufbewahrt, also schuldhaft dieses Beweismittel vernichtet, fehlt es an der Bezeichnung eines entsprechenden Vortrages in den Tatsacheninstanzen.

Hiernach kann das Abwerfen des Stranges durch die Besatzung von "L [REDACTED]" nicht als schuldhafte Maßnahme angesehen werden, so daß dahingestellt bleiben kann, ob diese Maßnahme etwa im Zusammenhang mit anderen Umständen (Setzen des zweiten Ankers durch "L [REDACTED]", Anwerfen der Maschine von "L [REDACTED]") das Abtreiben von "L [REDACTED]" nach Bruch der Kabelkette von "E [REDACTED] 22" hätte verhindern können.

4. Da "E [REDACTED] 22" und "L [REDACTED]" nach der Feststellung im angefochtenen Urteil bereits lange Zeit vor dem Unfall still vor ihren Ankern gelegen hatten, bestand,

wie bereits ausgeführt, kein Anlaß, die Maschine während des Liegens laufen zu lassen. Keinen Rechtsfehler läßt, wie ebenfalls bereits ausgeführt, die Ansicht des Berufungsgerichts erkennen, es habe vollkommen genügt, wenn der kleine Kempenaar einen Anker setzte, da er an den großen Kahn "E [REDACTED] 22", der von zwei Ankern gehalten wurde, gemeert war. Das gleiche gilt von der Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Einsatz der schwachen Maschine von "L [REDACTED]" und das Setzen des zweiten Ankers das weitere Abtreiben und das Herumfallen nicht hätten verhindern können, nachdem "E [REDACTED] 22" und "L [REDACTED]" bereits ins Treiben gekommen waren.

5. Mit den angeblichen Fehlern, die beim Losturnen von "E [REDACTED] 22" und "L [REDACTED]" gemacht worden sein sollen; hat sich das Berufungsgericht eingehend auseinandergesetzt und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß die Beklagten irgendwelche Fehler nicht bewiesen haben. Die Rügen der Revision bewegen sich auch hier auf dem Gebiet der Beweiswürdigung. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat genügend Sachkunde, um die hierbei auftauchenden Fragen ohne Anhörung eines Sachverständigen zu entscheiden. Das gilt auch in all den anderen Punkten, wo die Revision die Unterlassung der Beiziehung eines Gutachters rügt.

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