

2477 063

13

I. ZR 10/55

Verkündet
am 22. September 1956
Grunau, Justizobersekr.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Werner K. [REDACTED] vom MS "C. [REDACTED]" in
H. [REDACTED]-Ra. [REDACTED], Am F. [REDACTED],
2. des Schiffsführers Wilhelm Be. [REDACTED] vom MS "C. [REDACTED]", zu
laden bei dem Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionskläger,

.. Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die "T. [REDACTED]" Versicherungsaktiengesellschaft, General-
repräsentanz in D. [REDACTED]-R. [REDACTED], Da. [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 22. September 1956 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Wilde, Dr. Birnbach, Dr. Nastelski,
Dr. Weiß und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - in Koblenz vom 30. November 1954 aufge-
hoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 29. November 1952 sollte das der Firma L [REDACTED] in B [REDACTED] gehörige und bei der Klägerin gegen Unfallschäden versicherte Dampfschleppboot "E [REDACTED] H [REDACTED]" dem MS "C [REDACTED]", dessen Eigentümer der Beklagte zu 1 ist, auf dem Rhein von A [REDACTED] aus durch das Binger Loch Vorspanndienste leisten. Das etwa 200 PS starke, 25 m lange und fast 5 m breite Schleppboot, das einen Tiefgang von 1,80 m hatte, wurde von dem Kapitän Bo [REDACTED] als verantwortlichem Schiffsführer geführt. Kapitän des aufzunehmenden Motorschiffs, das bei einer Tragfähigkeit von 816 t mit 670 t Weizen beladen war, war der Beklagte zu 2, der das Ruder kurz vor dem Unfall dem Lotsen G [REDACTED] überlassen hatte. Der Kauber Pegel zeigte bei weiter steigendem Wasser einen Stand von 3,94 m (1,60 m über Mittelwasser). Bei der Ortschaft A [REDACTED] drehte das talwärts fahrende Schleppboot über Steuerbord vor dem Motorschiff auf und erwartete nach Beendigung des Wendemanövers gestreckt liegend das weiter bergwärts fahrende Motorschiff. Die Übergabe des Schleppstranges, die in einem seitlichen Abstand von etwa 5 m vom Steuerbordachterschiff des Schleppbootes zum Backbordvorderschiff des aufzunehmenden Schiffes erfolgen sollte, mißlang. Die beiden Fahrzeuge näherten sich, wobei das Steuerbordhinterschiff von "E [REDACTED] H [REDACTED]" mit dem Backbordvorderschiff von "C [REDACTED]" zusammengerieter. Hierdurch fiel das Schleppboot mit dem Vorderschiff nach steuerbord herum und kam in eine Querlage vor "C [REDACTED]", der das Schleppboot unter Wasser drückte, wodurch "E [REDACTED] H [REDACTED]" kenterte. "E [REDACTED] H [REDACTED]" trieb noch ein Stück kieloben an der Steuerbordseite von "C [REDACTED]" vorbei und versank dann in den Wellen. Bei diesem Unfall ertrank der Maschinist E [REDACTED], während sich der Kapitän Bo [REDACTED] und der Matrose Rü [REDACTED] retten konnten.

~ 3 ~

Als Rechtsnachfolgerin der Firma L [REDACTED] hat die Klägerin gegen die Beklagten Feststellungsklage auf Ersatz des Unfallschadens erhoben. Sie hat vorgetragen: Bei dem Vorspannmanöver sei MS "C [REDACTED]" mit unverminderter voller Kraft an "E [REDACTED] H [REDACTED]" herangefahren und habe seine Fahrt auch dann nicht herabgesetzt, als "E [REDACTED] H [REDACTED]" vor seinem Steven lag. Erst nachdem "E [REDACTED] H [REDACTED]" gekentert gewesen und kieloben an "C [REDACTED]" vorbeigetrieben sei, sei von dem Beklagten zu 2 die Fahrt herabgesetzt worden. Infolge der hohen Fahrstufe von "C [REDACTED]" habe "E [REDACTED] H [REDACTED]" keine Möglichkeit gehabt, von "C [REDACTED]" freizukommen. Hätte das Motorschiff seine Fahrt rechtzeitig abgestoppt oder auch nur seinen Kurs den Bewegungen des Vorspannbootes angepaßt, so wäre der Unfall mit Sicherheit vermieden worden.

Die Beklagten haben ihren Klagabweisungsantrag wie folgt begründet: Als das Vorspannboot gewendet habe, habe "C [REDACTED]" seine Fahrt zunächst von 370 auf 250 Touren vermindert. Nach der mißlungenen Strangübergabe habe der Kapitän von "E [REDACTED] H [REDACTED]" sein Ruder nach Steuerbord gedreht, um näher an "C [REDACTED]" heranzukommen. Beim Wiederausstrecken des Schleppbootes sei dessen Hinterschiff an "C [REDACTED]" angeschlagen, wodurch "E [REDACTED] H [REDACTED]" seine Manövrierfähigkeit verloren habe und von der wegen des weiter oberhalb befindlichen Leisten-Felsens nach linksrheinisch gehenden Strömung erfaßt worden sei. Die Maschine des "C [REDACTED]" sei hierauf auf 80 Umdrehungen reduziert worden. Der Kapitän des "E [REDACTED] H [REDACTED]" habe die Strangübergabe zu früh versucht, er hätte sich mindestens bis zur Schiffsmitte des "C [REDACTED]" sacken lassen müssen, wodurch der Unfall vermieden worden wäre. "C [REDACTED]" habe weder eine zu große Geschwindigkeit gehabt noch sei ein etwaiger Vorauszugang des "C [REDACTED]" für den Unfall ursächlich gewesen. Jedenfalls liege ein Verschulden seiner Schiffsführung nicht vor.



Das Amtsgericht - Rheinschiffahrtsgericht - hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt und im Übrigen die Klage abgewiesen.

Im Berufungsverfahren hat die Klägerin ihren Antrag dahin geändert,

1. die Beklagten gesamtschuldnerisch haftend, und zwar den Beklagten zu 1 außer dinglich mit dem "MS C [REDACTED]" haftend im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend, zu verurteilen, an sie 87 862,80 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 1. Dezember 1953 zu zahlen,
2. festzustellen, daß die Beklagten gesamtschuldnerisch haftend verpflichtet sind, und zwar der Beklagte zu 1 außer dinglich mit dem "MS C [REDACTED]" haftend im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend, allen weiteren Schaden zu ersetzen, welcher der Klägerin bzw deren Rechtsvorgängerin aus dem Unfall des Schleppbootes "E [REDACTED] H [REDACTED]" mit dem MS "C [REDACTED]" am 29. November 1952 bei ABmannshausen entstanden ist.

Das Berufungsgericht hat unter Zurückweisung der beiderseits eingelegten Berufungen das Urteil entsprechend dem geänderten Klagantrag neu gefaßt und die Sache zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe der Ansprüche an das Amtsgericht zurückverwiesen.

Die Revision der Beklagten erstrebt volle Klageabweisung. Die Klägerin hat Zurückweisung der Revision beantragt.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist zulässig (BGHZ 18, 267) und auch begründet.

I. Das Berufungsgericht hat ebenso wie das Amtsgericht dahingestellt sein lassen, welche der beiden Einheiten das Aneinandergeraten der Schiffe herbeigeführt hat, ob nach der mißglückten Strangübergabe "E H" Steuerbordkurs oder "C" Backbordkurs genommen habe oder ob die Annäherung der beiden Schiffe überhaupt nur auf die an der Unfallstelle herrschenden Strömungsverhältnisse zurückzuführen sei. Trotzdem ist es der Ansicht, die Schiffsführung des "C" habe durch zu hohe Fahrt den Unfall schuldhaft mitverursacht. Das aufzunehmende Boot hätte sich, wie das Berufungsgericht ausführt, dem Vorspannboot anpassen müssen. Die Geschwindigkeit des "C" sei zu groß gewesen. "C" habe unter keinen Umständen durch seine Geschwindigkeit dem Schleppboot Schwierigkeiten bereiten dürfen, nach der Strangübernahme von dem aufgenommenen Schiff abzukommen. Er hätte daher seine Geschwindigkeit so herabsetzen müssen, daß "E H" zügig vorangekommen wäre, um den Strang auszufahren. Nach der Aussage des Lotsen G sei aber die Tourenzahl erst dann auf 80 herabgesetzt worden, als die Lage gefährlich geworden sei. In diesem Augenblick sei es jedoch schon zu spät gewesen, um den Unfall zu vermeiden. Aus der Stärke des von Zeugen beobachteten Schraubenwassers des "C" schließt das Berufungsgericht, daß "C" während des Unfallvorganges mit zu großer Geschwindigkeit gefahren sei. Der Beklagte zu 2 habe, so meint das Berufungsgericht, schon insofern einen Fehler gemacht, als er seine Maschine erstmalig abgedrosselt habe, als "E H" vor ihm aufdrehte; auf diese kurze Entfernung habe sich eine Fahrtverminderung, die zudem nur 80 Touren betragen habe, noch nicht völlig auswirken können. Der Beklagte zu 2 hätte selbst das Ruder bedienen müssen und habe es nicht dem Lotsen, der mit Schiffen eigener Kraft keine Erfahrung gehabt habe, überlassen dürfen. Die nautischen Fehler des Beklagten zu 2 seien auch für den Unfall ursächlich gewesen.

Das Berufungsgericht erblickt ferner ein ursächliches Mitverschulden des Kapitäns Bo [REDACTED] darin, daß dieser trotz der starken zum Strom hin absetzenden Neerströmung die Strangübergabe schon angesetzt habe, als sich sein Vorderschiff noch über dem Kopf von "C [REDACTED]" befunden habe, statt sich weiter sacken zu lassen und den Strang erst mittschiffs vom "C [REDACTED]" zu übergeben. Auch habe "E [REDACTED] H [REDACTED]" im Augenblick der Strangübernahme voll anfahren müssen und nicht erst dann, als sein Vorderschiff nach Steuerbord verfallen sei.

Unter Annahme gleich großen Verschuldens beider Schiffsführungen kommt das Berufungsgericht zur Schadenshalbierung.

II. Die Revision bemängelt, daß das Berufungsgericht über die Höhe der Geschwindigkeit unmittelbar vor und bei dem Unfall keine Feststellungen getroffen habe. "C [REDACTED]" habe, wie die Revision ausführt, im Augenblick des Unfalls überhaupt keine Fahrt mehr über Grund gehabt, jedenfalls sei die Geschwindigkeit so geringfügig gewesen, daß sie nicht weiter habe vermindert werden können, ohne das Schiff in die Gefahr des Treibens zu bringen. Eine erhebliche Bugwelle des "C [REDACTED]" habe auch dann vorhanden sein müssen, wenn das Schiff keine Fahrt über Grund mehr gehabt habe. Die Feststellung, daß das Hinterschiff von "E [REDACTED] H [REDACTED]" durch die Bugwelle nach backbord gedrückt worden sei, sei mit der Feststellung nicht vereinbar, daß gerade das Hinterschiff von "E [REDACTED] H [REDACTED]" das Vorderschiff von "C [REDACTED]" berührt habe. Nach dem Kentern habe "C [REDACTED]" seine volle Fahrgeschwindigkeit für einen Augenblick wieder aufnehmen müssen, um eine Kollision mit einem entgegenkommenden Schweizer Motorschiff zu verhindern. Die Revision wendet sich ferner gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die angeblich zu hohe Geschwindigkeit sei für den Unfall ursächlich gewesen.

III. Weder vermögen die Feststellungen des Berufungsgerichts das angefochtene Urteil zu tragen noch sind die von ihm gezogenen Schlußfolgerungen bedenkenfrei.

Der Klägerin obliegt es, ein ursächliches Verschulden der Beklagten zu beweisen. Die Beklagten haben vorgetragen, "C[REDACTED]" habe seinen Kurs bis zum Aneinandergeraten beider Schiffe nicht verändert. Dieses Vorbringen sieht auch das Berufungsgericht nicht als widerlegt an. Bei der vom Leistenfelsen ausgehenden, linksrheinisch gerichteten Strömung, die im angefochtenen Urteil (S 13) festgestellt ist, mußte eine weitere Annäherung der 5 m voneinander entfernten Schiffe in der gegebenen Höhenlage (Hinterschiff "E[REDACTED] H[REDACTED]" - Vorderschiff "C[REDACTED]") unter allen Umständen verhindert werden. Dies hätte zwar - unter der Voraussetzung, daß "E[REDACTED] H[REDACTED]" nicht gleichzeitig Steuerbordruder gegeben hätte, wie die Beklagten unter Berufung auf die Aussagen des Lotsen G[REDACTED] behauptet haben - dadurch geschehen können, daß "C[REDACTED]" nicht seinen Kurs beibehalten, sondern Steuerbordkurs genommen hätte. In der Beibehaltung des Kurses des "C[REDACTED]" hat jedoch das Berufungsgericht mit Recht keinen nautischen Fehler der Schiffsführung des "C[REDACTED]" gesehen. Denn die Durchführung des Aufpackmanövers lag, wie die Revision zutreffend ausführt, bei "E[REDACTED] H[REDACTED]", wenn sich auch dessen Fahrweise, wie dem Berufungsgericht zuzugeben ist, das aufzunehmende Schiff anzupassen hatte. Hat demnach kein schuldhaftes Verhalten der Schiffsführung des "C[REDACTED]" zu dem Aneinandergeraten der beiden Schiffe geführt, so könnte, wie auch das Berufungsgericht erkannt hat, ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung des "C[REDACTED]" nur dann in Frage kommen, wenn sie durch fehlerhafte zu hohe Geschwindigkeit vor dem Ankommen des "E[REDACTED] H[REDACTED]" oder durch einen schuldhaft nautischen Fehler nach der Schiffsberührung das Abkommen des Schleppbootes unmöglich gemacht hätte.

Zunächst begegnet schon die Feststellung des Berufungsgerichts, "C[REDACTED]" sei mit zu großer Geschwindigkeit gefahren, rechtlichen Bedenken. Im angefochtenen Urteil sind weder Ausführungen darüber enthalten, mit welcher Geschwindigkeit über Grund "C[REDACTED]" tatsächlich fuhr, noch darüber, mit welcher er ohne Verstoß gegen nautische Erfahrung hätte fahren dürfen. Bereits dieser Mangel müßte zur Aufhebung des Urteils führen. Die Beklagten hatten geltend gemacht, "C[REDACTED]" habe für die Strecke Kaub (km 546,2) - Unfallstelle (km 532,7) 3 Stunden und 20 Minuten gebraucht, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4 km/h (oder 1,1 m/sec) ergibt. Die Klägerin hat demgegenüber nur die Behauptungen aufgestellt, "C[REDACTED]" habe die 39,6 km lange Strecke von O[REDACTED] bis zur Unfallstelle mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/h zurückgelegt, auch habe der Beklagte zu 2 selbst angegeben, sein Schiff mache bei 350 Umdrehungen durchschnittlich eine Fahrt von 5 bis 6 km/h. Durch beide Behauptungen kann die Angabe der Beklagten, die eine Strecke mit stärkerer Strömung betrifft, nicht widerlegt werden. Dazu kommt aber, daß das Berufungsgericht, wie die Revision mit Recht rügt, weder die von der Wasserschutzpolizei durchgeführten Ermittlungen über die Geschwindigkeit von "C[REDACTED]" noch die Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz berücksichtigt hat, obwohl die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakten, in denen diese Aktenvorgänge enthalten sind, Gegenstand der mündlichen Verhandlungen gewesen sind. Die Wasserschutzpolizei hat bei der oberhalb der Unfallstelle befindlichen Rheinstrecke km 525 - 524 bei 260 Umdrehungen - die Herabsetzung der Tourenzahl war von den Beklagten behauptet worden und ist vom Berufungsgericht nicht als widerlegt angesehen - eine Stunden-geschwindigkeit des "C[REDACTED]" von 4,6 km festgestellt und ausgeführt, daß unter Berücksichtigung der größeren Stromgeschwindigkeit am Unfallort "C[REDACTED]" zur Unfallzeit höchstens mit 3,5 km/h gefahren sei, also die Fahrt über Grund weniger

als 1 m/sec betrug. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz hat die Stromgeschwindigkeit bei km 533 bei Mittelwasser mit 1,75 m/sec angegeben und ausgeführt, daß bei der höheren Wasserführung zur Unfallzeit mit einem um etwa 15 % höheren Wert, also mit 2 m/sec zu rechnen sei. Wenn aber "C [REDACTED]" 2 m/sec Gegenströmung überwinden mußte, um einen Vorauszug von knapp 1 m/sec zu erhalten, so ergibt sich daraus, daß "C [REDACTED]" nicht unerhebliches Schraubenwasser erzeugen mußte, ohne daß hieraus mit dem Berufungsgericht auf eine höhere Geschwindigkeit geschlossen werden könnte. Alle Zeugen, die das Schraubenwasser von "C [REDACTED]" gesehen haben und aus deren Bekundungen das Berufungsgericht Schlüsse auf die Geschwindigkeit des "C [REDACTED]" zieht, konnten auch keine Angaben über eine irgendwie erhebliche Geschwindigkeit von "C [REDACTED]" machen.

Das Berufungsgericht macht dem Beklagten zu 2 den Vorwurf, daß er erst beim Aufdrehen des "E [REDACTED] H [REDACTED]" seine Maschine erstmalig abgedrosselt habe, und meint, auf diese kurze Entfernung habe sich die Fahrtverminderung nicht auswirken können. Das Berufungsgericht hat es aber unterlassen, diese Entfernung festzustellen, die von den Beteiligten und den Zeugen unterschiedlich zwischen 40 und 200 m angegeben wird. Im Hinblick auf die starke Strömung von 2 m/sec bedürfte der Vorwurf des Berufungsgerichts eingehender Begründung, wobei es angezeigt erschien, über die Frage, nach welcher Entfernung sich die Reduzierung der Tourenzahl unter den gegebenen Verhältnissen auswirkte, einen Sachverständigen zu hören.

Sollte das Berufungsgericht nach erneuter Verhandlung nicht feststellen können, daß "C [REDACTED]" zur Zeit des Unfalls einen größeren Vorauszug als 1 m/sec besaß, so bedarf es der Prüfung, ob bei den gegebenen Strömungsverhältnissen die Beibehaltung einer solchen Geschwindigkeit bei der Durchführung des Vorspannmanövers überhaupt als nautisch fehlerhaft angesehen werden kann. Darüber hinaus unterliegt aber die Ansicht

des Berufungsgerichts, daß bei geringerer Geschwindigkeit das Kentern vermieden worden wäre, durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

Zwar hat der Tatrichter, ohne an die Beweislast gebunden zu sein (RGZ 155, 39 BGH NJW 1951, 405), nach § 287 ZPO festzustellen, ob ein Handeln oder Unterlassen das Schadensereignis verursacht hat. Dabei hat jedoch das Gericht seine für die Annahme des ursächlichen Zusammenhangs maßgebenden Erwägungen darzulegen (BGHZ 6, 62); seine auf Grund des festgestellten Tatbestandes gezogenen Schlußfolgerungen müssen im Rahmen des dem Gericht eingeräumten freien Ermessens logisch begründet sein und dürfen den Denkgesetzen und Erfahrungssätzen nicht widersprechen. Sofern das Gericht keine eigene Sachkunde hat, muß es sich eines Sachverständigen bedienen. Will es dem Sachverständigen nicht folgen, so muß es seine Ansicht einleuchtend begründen. Ob hiernach die Grenzen freien Ermessens überschritten sind, hat das Revisionsgericht nachzuprüfen (RGZ 76, 174).

In dem angefochtenen Urteil ist die Ansicht von dem ursächlichen Zusammenhang zwischen der nach Meinung des Berufungsgerichts zu hohen Geschwindigkeit des "C[REDACTED]" und dem Kentern des "E[REDACTED] H[REDACTED]", wie folgt, begründet:

Der gerichtliche Sachverständige habe ausgeführt, "E[REDACTED] H[REDACTED]" wäre auch dann unter Wasser gedrückt worden, wenn "C[REDACTED]" keinen starken Vorausschlag mehr gehabt habe. Der Sachverständige gehe hierbei aber davon aus, dass "E[REDACTED] H[REDACTED]" schon quer vor "Carolus" gelegen sei. Der Sachverständige habe aber auch ausgeführt, daß "E[REDACTED] H[REDACTED]" mit seinem Hinterschiff durch das Bugwasser von "C[REDACTED]" nach backbord gedrückt worden sei. Es sei daher, so meint das Berufungsgericht, davon auszugehen, daß die Querlage des

"E [REDACTED] H [REDACTED]" vor "C [REDACTED]", die dann allerdings zwangsläufig zum Kentern habe führen müssen, durch die Fahrstufe von "C [REDACTED]" zumindestens mitverursacht worden sei. Denn durch die für die Wasserverhältnisse und die Vorspannmanöver zu große Geschwindigkeit habe "C [REDACTED]" dazu beigetragen, daß "E [REDACTED] H [REDACTED]" nicht mehr von dem aufzunehmenden Schiff habe loskommen können, möge auch das Ankommen des "E [REDACTED] H [REDACTED]" nicht ohne Schuld seines Kapitäns Bo [REDACTED] erfolgt sein.

Diese Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht anscheinend den ursächlichen Zusammenhang der angeblich zu hohen Geschwindigkeit des "C [REDACTED]" mit dem Kentern des Schleppbootes hat feststellen wollen, stehen in Widerspruch mit den Erwägungen, die im angefochtenen Urteil bei der Erörterung über das Maß des beiderseitigen Verschuldens angestellt werden:

"hätte MS. "C [REDACTED]" seine Fahrgeschwindigkeit dem Vorspannmanöver angepaßt, so wäre wahrscheinlich das Unglück auch dann vermieden worden, wenn "E [REDACTED] H [REDACTED]" die Strangübergabe zu hoch angesetzt hatte..."

Für die Annahme eines ursächlichen Zusammenhangs reicht die bloße Wahrscheinlichkeit nicht aus; vielmehr muß das Gericht zu der Überzeugung gekommen sein, daß das Schadensereignis mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten wäre, wenn die Schiffsführung des "C [REDACTED]" den im angefochtenen Urteil angenommenen nautischen Fehler nicht gemacht hätte (BGHZ 2, 138).

Im übrigen hat das Berufungsgericht bei seinen Erwägungen die Ausführungen des Sachverständigen im schriftlichen Gutachten - daß der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung etwas anderes dargelegt hat, ist nicht festgestellt - offenbar mißverstanden. Der Sachverständige hat ausgeführt, in dem Moment, in dem Heck und Vorderschiff gegeneinander geraten seien, sei das Schicksal des Bootes "E [REDACTED] H [REDACTED]"

besiegelt gewesen; es bedürfe keiner höheren Fahrgeschwindigkeit, um ein langes und schmales Boot zum Kentern zu bringen. Allein schon die Stromgeschwindigkeit und nur der geringe Vorausgang hätten genügt, ein Boot in diesem Verhältnis zum Kentern zu bringen. "E. H." wäre auch dann zum Kentern gekommen, wenn "C." keinen stärkeren Vorausgang gehabt hätte; denn sobald das Fahrzeug quer gelegen sei, sei dasselbe durch das sofort aufkommende Stauwasser nach oberstrom unter Wasser gedrückt worden. Es sei daher stark zu bezweifeln, wenn angenommen werde, daß, hätte "C." keine Vorausfahrt mehr gehabt, "E. H." noch freigekommen wäre. Der Sachverständige legt dann dar, daß nach seiner Ansicht auch der Beklagte zu 2 und der Lotse G. Fehler gemacht hätten; der Beklagte zu 2 hätte seinen Ruderstuhl nicht verlassen dürfen und die Maschinenkraft noch mehr vermindern müssen. Trotzdem, so schließt der Sachverständige, hätte der Beklagte zu 2 auch dann den Unfall nicht vermeiden können.

Aus dem Zusammenhang dieser Ausführungen ergibt sich, daß der Sachverständige nicht erst dann den Unfall für unvermeidlich hielt, als "E. H." quer vor "C." lag, sondern bereits in dem Zeitpunkt, als das Heck des "E. H." an das Vorderschiff des "C." geriet. Weiterhin ist der Sachverständige der Ansicht, das Vorspannboot wäre auch dann von dem aufzunehmenden Schiff nicht mehr freigekommen, wenn "C." überhaupt keine Vorausfahrt mehr gehabt hätte. Diese Ansicht ist nicht von der Hand zu weisen, wenn man berücksichtigt, daß der Bug des Motorschiffs als Drehachse wirkte, um die linksrheinisch gerichtete Strömung den über den Steven des "C." hinausreichenden Teil des Schleppbootes nach Steuerbord drückte. Die Druckspuren, die der Steven des "C." beim Kentern des Schleppbootes hervorrief und die sich um das ganze Unterwasserschiff des "E. H." herumzogen, ergeben, daß "E. H." mit 16 m seiner Gesamtlänge von 25 m vor dem

Steven des "C[REDACTED]" lag. Es liegt nahe, daß in dieser Lage das Vorspannboot durch die starke, linksrheinisch gerichtete Strömung auch dann mit seinem Bug nach steuerbord bis zur Querlage gedrückt werden mußte, wenn "C[REDACTED]" überhaupt keine Fahrt über Grund mehr machte. Denn, wie das Berufungsgericht, dem Sachverständigen folgend, ausführt, ist durch das Aneinanderkommen der beiden Schiffe bei "E[REDACTED] H[REDACTED]" ein "loses Ruder" entstanden, wodurch das Schleppboot seine Manövrierfähigkeit einbüßte, das Drehen des Ruders nach backbord also ohne Erfolg bleiben mußte.

Wenn schließlich der Sachverständige ausführt, das Heck des "E[REDACTED] H[REDACTED]" sei dadurch, daß er über den Steven von "C[REDACTED]" hinauslag, durch das Bugwasser von "C[REDACTED]" nach Backbordseite gedrückt worden, so bedürfte es zunächst der Klarstellung und der näheren Begründung, ob das Bugwasser des "C[REDACTED]" vor oder nach der Schiffsberührung das Heck des Schleppbootes nach Backbord drückte. Im übrigen würde dies möglicherweise auch für den Fall gelten, daß "C[REDACTED]" keinen Vorauszug hatte, da auch dann allein durch die starke Strömung an dem Bug des über Grund stillliegenden Motorbootes ein Bugwasser entstehen mußte. Das Berufungsgericht hat seine Ansicht, "C[REDACTED]" habe durch seine für die Wasserverhältnisse und die Vorspannmanöver zu große Geschwindigkeit dazu beigetragen, daß "E[REDACTED] H[REDACTED]" nicht mehr von dem aufzunehmenden Schiff loskommen konnte, nicht begründet. Dies wäre aber umso mehr erforderlich gewesen, als das Gericht von der Meinung des Sachverständigen offensichtlich abweicht.

Sollte hiernach die Fahrstufe des "C[REDACTED]" nicht als mitursächlich für das Nicht-Loskommen des "E[REDACTED] H[REDACTED]"

angesehen werden können, so bedürfte es keiner Prüfung der weiteren Frage, ob "C [REDACTED]" nach der Schiffsberührung durch andere Schrauben- oder Rudermanöver das Loskommen des "E [REDACTED] H [REDACTED]" etwa in der Weise noch hätte ermöglichen können, daß "E [REDACTED] H [REDACTED]", ohne zu kentern, um den Bug von "C [REDACTED]" stromabwärts gedreht hätte, was nach dem Sachverständigengutachten zu bezweifeln ist; denn bei der Schnelligkeit, in der sich der Unfallvorgang nach diesem Zeitpunkt abspielte, würde es sich hierbei um ein Manöver des letzten Augenblickes handeln, bei dem ein Verschulden der Schiffsführung für ein nautisch unrichtiges Verhalten nicht angenommen werden könnte.

Sollte ein ursächlicher Zusammenhang der Maschinen- und Ruderbedienung durch den Lotsen G [REDACTED] mit dem Kentern des Schleppbootes nicht festgestellt werden können, so braucht nicht geprüft zu werden, ob der Beklagte zu 2 dem Lotsen das Ruder überlassen durfte. Andernfalls erscheint es angebracht, über die Frage, ob dem Lotsen auch die Maschinenbedienung überlassen werden kann, eine gutachtliche Äußerung der für den Lotsendienst zuständigen amtlichen Stelle herbeizuführen.

Hiernach war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzu-

verweisen, dem auch die Entscheidung über die
Kosten der Revision überlassen bleibt.

Wilde

Birnbach

Nastelski

Weiß

Nörr