

2477 066

Verkündet am 30. Oktober 1956
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der So [REDACTED] Rh [REDACTED] C [REDACTED] S.p.r.l. in An [REDACTED], N [REDACTED]
[REDACTED] straat [REDACTED], vertreten durch ihren Geschäftsführer E. So-
[REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- 1) die Sch [REDACTED] Reederei AG in B [REDACTED], R [REDACTED] gasse [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,
- 2) den Schiffer H.A. St [REDACTED], von MS "V [REDACTED]",
- 3) den Schiffer Johann Br [REDACTED], von MS "A [REDACTED]",

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 16. Oktober 1956 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Bock, Dr. Na-
stelski, Dr. Christoph und Dr. Spreng

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz
- Rheinschiffahrtsobergericht - vom 2. März 1955
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des 1.365 t großen Kahnés "F[REDACTED]". Die Beklagte zu 1 ist Eigentümerin der Motor-
güterschiffe "V[REDACTED]" und "A[REDACTED]".

Am 13. Juni 1952 wurde der mit 1.092 t Koks beladene Kahn "F[REDACTED]" von den ebenfalls beladenen Motorschiffen "V[REDACTED]" und "A[REDACTED]" durch die sogenannte Gebirgsstrecke bergwärts geschleppt. Dabei hing der Kahn auf dem üblichen langen Strang hinter "A[REDACTED]", während MS "V[REDACTED]" dem MS "A[REDACTED]" vorgespannt war. Die Motorschiffe besitzen keine besondere Schleppeinrichtung. Der Schleppstrang war auf dem Steuerbordhinterpoller von "A[REDACTED]" festgemacht und ging zum Backbordvorderpoller des Kahnés "F[REDACTED]".

Als der Schleppzug das Ehrenthaler Werth im rechtsrheinischen Ehrenthaler Fahrwasser passierte, brach der Draht zwischen "A[REDACTED]" und "F[REDACTED]". Der Kahn setzte sofort beide Vorderanker und konnte sich hinter ihnen landen. Nachdem auch die Verbindung zwischen "V[REDACTED]" und "A[REDACTED]" gelöst worden war, wurde "F[REDACTED]" allein von "A[REDACTED]" mit einem Ende des gebrochenen Stranges wieder aufgenommen und bis zu dem etwa 1,5 km entfernten Werlauer Hafen gebracht. In der Nähe des Hafens hielt "A[REDACTED]" Kurs nach Steuerbord. "F[REDACTED]" folgte ihm aber nicht, sondern hielt scharf nach Backbord. Währenddessen ließ sich MS "V[REDACTED]" in der Absicht, nunmehr seinerseits den Kahn aufzunehmen, von oberstrom talwärts treiben, um von Stromseite her den Strang zu übergeben. Bevor dies geschehen konnte, wurde auf "F[REDACTED]" der Strang zu "A[REDACTED]" losgeworfen. Dabei fiel der Kahn mit seinem Vorderschiff nach Backbord und kam mit diesem gegen das Steuerbordschiff von "V[REDACTED]" an. Hierdurch wurden beide Fahrzeuge beschädigt.

- 3 -

Die Klägerin fordert mit der Klage von der Beklagten zu 1 als Eigentümerin der Motorschiffe "V[REDACTED]" und "A[REDACTED]" und den Beklagten zu 2 und 3 als den verantwortlichen Schiffsführern Ersatz des ihr durch die Beschädigung des Kahns "F[REDACTED]" entstandenen Schadens, den sie auf 8.214,50 DM beziffert.

Zur Begründung der Klage hat die Klägerin vorgetragen: Die beladenen Motorschiffe seien wegen Fehlens besonderer Schleppeinrichtungen zum Schleppen ungeeignet gewesen. Der Strangbruch sei auf ein Verschulden der Kapitäne der Motorschiffe zurückzuführen, da sie für die Verschleppung einen nur 23-24 mm starken Draht verwendet hätten, der für einen beladenen Kahn von der Größe der "F[REDACTED]" nicht ausreichend gewesen sei. Nach dem Strangbruch habe der Schiffsführer der "F[REDACTED]" den Schiffsführer des MS "A[REDACTED]" gefragt, ob es nicht besser sei, wenn die weitere Verschleppung von "V[REDACTED]" vorgenommen werde. Der Kapitän von "A[REDACTED]" habe aber geantwortet, der Strang sei "splissen", deshalb sei der Kahn wieder von "A[REDACTED]" aufgenommen worden, wobei der Abstand zwischen beiden Fahrzeugen nur noch etwa 30-40 m (Berufungsbegründung S 4; in der Klagschrift S 2 wird die Länge mit 40-50 m angegeben) betragen habe. Es sei unzulässig gewesen, den Kahn auf dem verbliebenen, zu kurzen Strangende durch das viel zu schwache MS "A[REDACTED]" weiter bergwärts schleppen zu lassen. Dadurch und durch die unzulässige Befestigung des Stranges vom Backbordpoller des Kahns "F[REDACTED]" zum Steuerbordpoller auf dem Achterschiff von MS "A[REDACTED]" sei die Steuerung des Kahnese in höchstem Maße erschwert gewesen. Daraus habe sich zwangsläufig ergeben, daß "F[REDACTED]" nach Backbord herausgelegen habe. Der Unfall wäre auch vermieden worden, wenn "F[REDACTED]", wie es der Schiffsführer verlangt habe, nach dem Strangbruch sofort auf der üblichen Stranglänge vom MS "V[REDACTED]"



JLaw - Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



JLaw - für Android



JLaw - für iOS

Da strikt

abgelehnt worden. Ein weiterer Fehler des Schiffsführers von MS "A[REDACTED]" habe darin bestanden, daß MS "A[REDACTED]" plötzlich nach Steuerbord herausgelaufen sei und alle Mühe gehabt habe, sich vom Damm des Werlauer Hafens frei zu halten. Mit Rücksicht darauf habe auf dem Kahn "F[REDACTED]" das Ruder geradezu mit Gewalt nach Backbord herumgelegt werden müssen, um auf Backbordseite des anscheinend rakenden MS "A[REDACTED]" auszukommen. "F[REDACTED]" habe in Anbetracht seines Tiefganges und des Pegelstandes dem nach Steuerbord ausgelaufenen MS "A[REDACTED]" nicht folgen können. Unter diesen Umständen habe der Schiffsführer von "F[REDACTED]" der unzulässigen Bergfahrt ein Ende machen müssen und den Strang zu "A[REDACTED]" abgeworfen, weil der Kahn durch die falschen, ohne jede vorherige Verständigung vorgenommenen Maßnahmen der Führung der Motorschiffe in größte Gefahr gebracht worden sei. Auch habe der Schiffsführer von "A[REDACTED]" selbst das Zeichen gegeben, den Strang auf "F[REDACTED]" loszuwerfen. Dies sei auch deshalb nötig gewesen, weil sonst die hinten auf "A[REDACTED]" stehenden Mannschaften durch den herumfallenden Strang erfaßt und verletzt worden wären. Das Loswerfen des Stranges sei im übrigen für den Unfall nicht ursächlich gewesen; denn dieser sei ausschließlich dadurch verursacht worden, daß "A[REDACTED]" den falschen Steuerbordkurs genommen und später seine Schiffschraube plötzlich stark habe anlaufen lassen. Durch das sich heftig absetzende Schraubenwasser sei "F[REDACTED]" mit Gewalt gegen MS "V[REDACTED]" geworfen worden, das sich inzwischen von oberstrom auf die Backbordseite des Kahnes habe treiben lassen, ohne jedoch dabei den nötigen Abstand von "F[REDACTED]" einzuhalten. Nach dem Loswerfen des Stranges sei auf "F[REDACTED]" sofort Anker gesetzt worden. Der Unfall sei allein durch das schuldhaft Verhalten der Führung der Motorschiffe entstanden.

Die Beklagten haben die Darstellung der Klägerin über den Hergang des Unfalles in allen wesentlichen Punkten bestritten und vorgetragen, der Strangbruch sei allein auf die falsche Fahrweise des Kahnbesizers "F. [REDACTED]" zurückzuführen. Der von "A. [REDACTED]" ausgegebene Strang sei für die Verschleppung des Kahnbesizers stark genug gewesen. Aus der Verwendung der Motorschiffe zum Schleppen könne ihnen kein Vorwurf gemacht werden; denn beide Fahrzeuge hätten hierzu von der zuständigen Schiffsuntersuchungskommission die Genehmigung erhalten. Es sei seit langen Jahren üblich, daß auch Motorschiffe zum Schleppen verwendet würden. Die Strangbefestigung sei durchaus normal gewesen und habe den Erfahrungen der Praxis entsprochen. Nach dem Strangbruch sei wegen der Enge des Fahrwassers am Ehrenthaler Werth und mit Rücksicht auf etwaige Talfahrt mit dem Schiffsführer von "F. [REDACTED]" abgesprochen worden, daß zunächst MS "A. [REDACTED]" den Kahn aufnehmen und in das breitere Fahrwasser oberhalb des Werths verschleppen sollte, wo dann die Übernahme durch "V. [REDACTED]" vorgesehen gewesen sei. Der Schiffsführer von "F. [REDACTED]" sei mit dieser Art der Verschleppung auch einverstanden gewesen; andernfalls hätte er auch den Strang sofort abwerfen können. Es sei auch nicht richtig, daß "A. [REDACTED]" plötzlich nach Steuerbord herausgelaufen sei. Vielmehr sei das Fahrzeug zum Hafendamm am linken Ufer beigegangen, um das Revier für die übrige Schifffahrt frei zu machen. Die wahre Ursache des Unfalls liege darin, daß der Schiffsführer von "F. [REDACTED]" dem Kurs von "A. [REDACTED]" nicht habe folgen wollen. Dafür könne die Klägerin aber selbst keine stichhaltigen Gründe angeben. Im Bereich des Werlauer Hafens sei nämlich genügend tiefes Wasser vorhanden gewesen. Es könne auch sonst von einer Gefährdung des Kahnbesizers keine Rede sein; denn für die vorgenommene kurze Notverschleppung habe sowohl das Strangende als auch die Stärke von "A. [REDACTED]" ausgereicht. Es sei auch nicht richtig, daß das ganze Manö-

ver ohne eine Verständigung mit dem Schiffsführer des Kahns "F[REDACTED]" erfolgt sei. Notfalls hätte sich der Führer des Anhangs jederzeit durch Zurufe über die Absichten des Motorschiffes vergewissern können. Völlig unverständlich sei es auch, warum man auf dem Kahn ohne jede Wahrschau den Strang zu "A[REDACTED]" gerade in dem Augenblick losgeworfen habe, als "V[REDACTED]" sich zur Übergabe des Schleppstranges genähert habe. Die Mannschaft auf "A[REDACTED]" sei keineswegs durch den Schleppstrang zu "F[REDACTED]" gefährdet gewesen. Es sei auch unrichtig, daß die Maschine auf "A[REDACTED]" im Augenblick des Strangabwerfens vollan gelaufen sei. Die Fahrt sei vielmehr so weit herabgemindert worden, daß das Fahrzeug auf der Stelle gehalten habe. Das Vorderschiff von "F[REDACTED]" sei nur deshalb nach Backbord abgefallen, weil das Ruder des Kahnes zu dieser Zeit stark nach Backbord gestanden habe. Im übrigen habe das Schraubenwasser von "A[REDACTED]" überhaupt keinen Einfluß auf "F[REDACTED]" haben können. Da nämlich der 40-50 m lange Strang zwischen beiden Fahrzeugen dwars gestanden habe, sei der seitliche Abstand für eine solche Beeinflussung viel zu groß gewesen. Unbegründet sei schließlich auch der Vorwurf, die Führung von "V[REDACTED]" habe nicht den nötigen Abstand eingehalten; denn wegen der beabsichtigten Strangübergabe sei diese Annäherung erforderlich gewesen. Der Unfall sei nur dadurch hervorgerufen worden, daß der Schiffer von "F[REDACTED]" sein Ruder über Backbord ausgehalten^{gehalten} und den Strang zu "A[REDACTED]" voreilig losgeworfen habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat nach Beweiserhebung die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagsanspruch weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat dahingestellt gelassen, wodurch der Strangbruch im Ehrenthaler Fahrwasser hervorgerufen worden ist, und ausgeführt, dieser Umstand sei nur der äußere Anlaß für die nachfolgenden Ereignisse gewesen, habe aber mit dem später eingetretenen Kollisionsfall nicht in ursächlichem Zusammenhang gestanden. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe insoweit das Bestehen eines adäquaten Ursachenzusammenhanges zwischen Strangbruch und dem späteren Unfall verkannt.

Der Revision ist zuzugeben, daß der Strangbruch eine *conditio sine qua non* des bei der "Umhängung" des Kahnés "F[REDACTED]" von "A[REDACTED]" auf "V[REDACTED]" eingetretenen Unfalls darstellt, da er nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß auch die Unfallmöglichkeit innerhalb dieser Erfolgskategorie völlig verändert wird (BGHZ 2, 138 [140 f.]). Denn ohne den Strangbruch wäre der Strang nicht ungebührlich verkürzt und der Wechsel der Schleppschiffe vor dem Werläuer Hafen nicht erforderlich gewesen. Insofern kann also eine "Ursächlichkeit" des Strangbruchs für die im Zusammenhang mit dem späteren Wechsel der Schleppschiffe entstandenen Schäden nicht verneint werden.

Es fehlt aber entgegen der Meinung der Revision für eine Haftung der Beklagten an der weiteren Voraussetzung der adäquaten Verursachung, so daß schon aus diesem Grunde dahingestellt bleiben konnte, ob der Strangbruch auf ein Verschulden der Schiffsführung von "A[REDACTED]" und "V[REDACTED]" zurückzuführen war. Wenn das Berufungsgericht den "ursächlichen Zusammenhang" verneint hat, so ist den Umständen nach anzunehmen, daß es hiermit nur den ursächlichen Zusammenhang im Rechtssinne, d.h. den "adäquaten" Ursachenzusammenhang gemeint hat.

34

Nach den in der Entscheidung BGHZ 3, 261 (266 f) dargelegten Rechtsgrundsätzen (vgl auch BGH NJW 1952, 1010) ist eine Begebenheit nur dann adäquate Bedingung eines Erfolges, wenn sie die objektive Möglichkeit eines Erfolges von der Art des eingetretenen generell in nicht unerheblicher Weise erhöht hat. Diese Voraussetzung kann für den nach dem Strangbruch beim späteren Wechsel des Schleppschiffes eingetretenen Unfall, der nach der rechtsirrtumsfreien Feststellung des Berufungsgerichts allein auf das nautisch fehlerhafte und auch schuldhafte Verhalten des Schiffsführers des Kahnes "F[REDACTED]" zurückzuführen ist, nicht für gegeben erachtet werden.

Der Schiffsführer des Kahnes hat es danach zunächst pflichtwidrig unterlassen, dem Kurs seines Schleppfahrzeugs zu folgen. Er hat sein Anhangschiff in völlig unzulässiger Weise so weit nach Backbord gesteuert, daß schließlich der Strang zwischen "F[REDACTED]" und "A[REDACTED]" dwars und rack stand. Für eine solche Backbordbewegung bestand keinerlei berechtigter Anlaß. Ohne diesen nautischen Fehler des Schiffsführers des Kahnes wäre der Unfall vermieden worden. Unmittelbar ursächlich für den Unfall war aber noch eine weitere selbständige Handlung des Schiffsführers des Kahnes: Er ließ in dem Augenblick, als der Strang zwischen den Fahrzeugen dwars und rack stand und das Ruder des Kahnes stark nach Backbord ausgedreht war, auf eigene Faust, wiederum ohne jeden begründeten Anlaß, die Schleppverbindung zu "A[REDACTED]" lösen, obwohl inzwischen MS "V[REDACTED]" sich bis auf seine Höhe von oberstrom her hatte sacken lassen und sich bereits so weit genähert hatte, daß es den Strang übergeben konnte. Trotzdem ließ der Schiffsführer des Kahnes die Schleppverbindung zu "A[REDACTED]" lösen, ohne vorher den Strang von "V[REDACTED]" zu übernehmen und festzulegen. Wenn es hierbei zu einem Zusammenstoß zwischen "F[REDACTED]" und "V[REDACTED]" kam, so war dies nach dem festgestellten Sach-

verhalt wiederum allein auf das schuldhaftē Verhalten des Schiffsführers des Kahns "F[REDACTED]" zurückzuführen. Dieses schadenstiftende Verhalten der Schiffsführung des Kahns wäre nur dann als adäquate Folge des im Ehrenthaler Fahrwasser eingetretenen Strangbruchs zu werten gewesen, wenn die objektive Möglichkeit eines derartigen Verhaltens gerade durch den Strangbruch in nicht unerheblicher Weise erhöht worden wäre. Davon kann aber unter Berücksichtigung der im BGHZ 3, 261 [266] festgelegten Beurteilungsgrundlagen, d.h. unter Berücksichtigung aller zur Zeit des Strangbruchs dem optimalen Beobachter erkennbaren Umstände und des gesamten nunmehr zur Verfügung stehenden Erfahrungswissens keine Rede sein. Nach der hiernach maßgebenden Lebenserfahrung war nicht anzunehmen, daß die Möglichkeit einer Schädigung durch ein fehlerhaftes und schuldhaftes Verhalten der Schiffsführung des Kahnes "F[REDACTED]" generell irgendwie in einem erfahrungsgemäß erheblich zu nennenden Maß erhöht werden könnte. Wie die Beklagten zutreffend ausgeführt haben, stellt die Neuaufnahme eines Kahnes nach einem Strangbruch einen Routinevorgang dar, der als solcher keinerlei besondere Schwierigkeiten bietet und deshalb auch, wenn beide Teile die notwendige Aufmerksamkeit walten lassen, immer klar zu gehen pflegt. Das gleiche gilt für das Manöver des "Umhängens" eines geschleppten Kahnes. Derartige routinemäßig auszuführenden Manöver können aus den verschiedensten Anlässen erforderlich werden. Wenn im vorliegenden Fall ein Strangbruch den äußeren Anlaß zu einem solchen Manöver bot und die Schiffsführung des Kahnes sich hierbei erhebliche nautische Fehler zuschulden kommen ließ und ihre Sorgfaltspflicht gröblich verletzte, so liegt ein solches Verhalten außerhalb der erfahrungsmäßigen Wahrscheinlichkeit; es muß deshalb als zufällige, nicht mehr zurechenbare Folge des Strangbruches gelten. Es ist nicht richtig, daß durch den Strangbruch auch noch für die Zeit nach der Neuaufnahme des Kahns im Ehrenthaler Fahrwasser die Gefahren gegenüber dem sonstigen Schlepp-

verkehr irgendwie nennenswert erhöht worden seien. Als der Kahn nach der durch den Strangbruch veranlaßten Ankersetzung von "A" - zunächst mit verkürztem Strang - aufgenommen worden war, bestand für den Kahn keine "gefährliche Lage" mehr. Deshalb geht auch der Hinweis auf die Entscheidung des Senats I ZR 105/52 in LM HGB § 735 Nr 5 fehl. Soweit der Senat in dieser Entscheidung ebenso wie in der Entscheidung BGHZ 3, 261 [268] die Rechtsgrundsätze gebilligt hat, die das Reichsgericht in RGZ 102, 230 bei Körperverletzungen durch ärztliche Kunstfehler, wenn auch der zweite zugezogene Arzt sich wiederum Kunstfehler zuschulden kommen läßt, entwickelt hat, kann hieraus im vorliegenden Fall nichts für die Annahme hergeleitet werden, daß der spätere Schaden bei der Neuzusammenstellung des Schleppzuges vor dem Werlauer Hafen noch eine adäquate Folge des Strangbruchs im Ehrenthaler Fahrwasser gewesen sein.

Fehlt es danach schon an einer adäquaten Verursachung, so konnte das Berufungsgericht die Frage, ob der Strangbruch auf ein Verschulden der Beklagten zu 2 und 3 zurückzuführen sei, mit Recht unentschieden lassen.

II. Das Berufungsgericht hat auf Grund eingehender Würdigung des Verhandlungs- und Beweisergebnisses alle von der Klägerin gegen die Beklagten erhobenen Vorwürfe geprüft und ohne Rechtsverletzung für unbegründet erachtet. Die hiergegen von der Revision erhobenen Rügen laufen im wesentlichen darauf hinaus, entgegen dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt die Backbordbewegung des Kahnes "F" und das Lösen der Schleppverbindung zu "A" als durch fehlerhaftes Verhalten der Beklagten zu 2 und 3 geboten erscheinen zu lassen.

1) Es ist richtig, daß die Klägerin vorgetragen hat, die Motorschiffe "A[REDACTED]" und "V[REDACTED]" hätten keine ordnungsmäßigen Schleppvorrichtungen gehabt, der Strang während der Fahrt zwischen dem Ehrenthaler Werth und dem Werlauer Hafen sei unzulässig kurz gewesen und der Kapitän von "A[REDACTED]" habe diese Fahrt gegen den Willen des Schiffsführers von "F[REDACTED]" vorgenommen.

Die wegen dieses Vortrags auf § 286 ZPO gestützte Rüge der Revision ist aber unbegründet, weil das Berufungsgericht das Vorbringen in vollem Umfang berücksichtigt und gewürdigt hat.

a) Wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ausführt, kann die Klägerin sich auf die fehlende Schleppeinrichtung schon deshalb nicht berufen, weil sie in Kenntnis dieser Sachlage den Schleppvertrag abgeschlossen hat und die Reise hat antreten lassen (BU S 12). Es war auch nicht zu beanstanden, daß die Motorschiffe ohne eine besondere Schleppeinrichtung für den Schleppdienst mitverwendet wurden und daß der Schleppstrang am Steuerbordhinterpoller des MS "A[REDACTED]" und am Backbordvorderpoller des Kahnes befestigt wurde. Diese Art der Befestigung hat für den Kahn keine besondere Gefahr hervorgerufen und auch das Navigieren nicht erschwert. Das Berufungsgericht weist in diesem Zusammenhang darauf hin, die Klägerin habe es auch unterlassen, zur Stützung dieser Behauptung irgendwelche Einzelheiten, die eine Gefahr oder eine Erschwerung der Fahrt dartun könnten, vorzutragen (BU S 9 f).

b) Zu dem Vorwurf der Klägerin, der Strang sei auf der Fahrt vom Ehrenthaler Fahrwasser bis zum Werlauer Hafen unzulässig kurz gewesen, hat das Berufungsgericht festgestellt, daß der Abstand zwischen den Fahrzeugen 40 bis 50 m betragen habe und als ausreichend anzusehen sei. Diese tat-

richterliche Würdigung (BU S 8 f) ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

c) Das Berufungsgericht hat die Behauptung der Klägerin, die Verschleppung des Kahnes auf dem verkürzten Strang sei gegen den Willen ihres Schiffsführers erfolgt, als richtig unterstellt und ohne Rechtsirrtum ausgeführt, daß ein etwaiger Widerspruch des Führers von "F[REDACTED]" unter den gegebenen Verhältnissen unerheblich gewesen sei; die Verschleppung des Kahnes vom Ehrenthaler Werth zum Werlauer Hafen habe nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme keinerlei Gefahr für den Kahn bedeutet. Die Beklagten hätten keine gesetzlichen Vorschriften (§ 52 Nr 1-3 in Verb mit § 5 RhSchPVO) und auch nicht die sich aus dem Schleppvertrag ergebenden Sorgfaltspflichten verletzt.

2) Die Klägerin hat in den Vorinstanzen behauptet, es habe für die ganze Zeit seit dem Strangbruch bis zum Unfall an jeglicher Verständigung zwischen den Bootskapitänen und der Führung des Kahnes gefehlt (vgl. Berufungsbegründung S 5). Abweichend von dieser Darstellung geht die Revision nunmehr - insoweit in Übereinstimmung mit dem Vortrag der Beklagten - davon aus, es sei "vereinbart" gewesen, daß "V[REDACTED]" anstelle von "A[REDACTED]" den Kahn "F[REDACTED]" in seinen Anhang habe nehmen sollen, während "A[REDACTED]" Vorspann habe leisten sollen. Unter Bezugnahme auf die Zeugenaussage des Matrosen Sche[REDACTED] trägt die Revision vor, die Mannschaft des Kahnes "F[REDACTED]" habe dieses vereinbarte Manöver beim Werlauer Hafen normal und planmäßig ausgeführt, indem es zunächst die Strangverbindung vom Backbordvorderpoller des Kahnes gelöst habe, um den Poller frei zu machen und gleichzeitig die Verbindung mit "V[REDACTED]" herzustellen. Wenn es bei diesem Manöver zu einer Berührung zwischen "F[REDACTED]" und "V[REDACTED]" gekommen sei, so sei dies einerseits darauf zurückzuführen, daß "A[REDACTED]" die Schraube stark habe laufen lassen, so daß "F[REDACTED]" nach Backbord gedrückt

worden sei, andererseits aber auch darauf, daß "V [REDACTED]" zu nahe an "F [REDACTED]" herangekommen sei.

Diese Darstellung der Revision widerspricht an sich dem eigenen Vorbringen der Klägerin, die in den Vorinstanzen ganz andere Gründe für das Loswerfen des Schleppstranges angegeben hat; sie entspricht aber auch nicht dem Sachverhalt, den das Berufungsgericht nach eingehender Würdigung der Aussage des Zeugen Sche [REDACTED] festgestellt hat (BU S 12). Gegen diese Feststellungen hat die Klägerin aber keine zulässigen Verfahrensrügen erhoben.

a) Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat der Schiffsführer von "F [REDACTED]" die Schleppverbindung zu "A [REDACTED]" lösen lassen, ohne daß ihm die Führer der Motorschiffe hierzu einen stichhaltigen Grund gegeben hätten.

b) Das Berufungsgericht hat nach dem Beweisergebnis die Behauptung der Klägerin, die Maschine des MS "A [REDACTED]" habe nach dem Abwerfen des Stranges plötzlich "vollar" oder "stark" gelaufen, als widerlegt angesehen (BU S 13).

c) Wie das Berufungsgericht weiter ohne Rechtsverletzung ausgeführt hat, kann auch die Tatsache, daß "V [REDACTED]" sich in die Nähe des Kahnes "F [REDACTED]" habe sacken lassen, nicht als schuldhaft oder auch nur unsachgemäß angesehen werden. Da der Beklagte zu 2 als Kapitän der "V [REDACTED]", so führt das Berufungsgericht weiter aus, die Absicht gehabt habe, den Kahn aufzunehmen, sei ihm nichts anderes übrig geblieben, als so nahe an ihn heranzufahren, als für die Strangübergabe erforderlich gewesen sei. Daß er sich dem Kahn aber etwa mehr als notwendig genähert hätte, sei weder von der Klägerin im einzelnen dargetan noch durch die Beweisaufnahme bestätigt worden.

3) Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat der Schiffsführer von "F[REDACTED]" den Schleppstrang zu "A[REDACTED]" in einem völlig ungeeigneten Augenblick loswerfen lassen, als nämlich das Ruder des Kahnes weit nach Backbord ausgedreht war und der 40 bis 50 m lange Schleppstrang zwischen beiden Fahrzeugen rack und dwars stand, so daß mit dem Lösen des Stranges zwangsläufig eine weitere Bewegung des Kahnes nach Backbord habe erfolgen müssen. Hierfür sei der Führer des Kahnes allein verantwortlich. Er könne auch nicht den Vorwurf mangelnder Verständigung erheben. Daß eine Umgruppierung des Schleppzuges vorgenommen werden sollte, hätte er unschwer aus den Manövern der Schiffe erkennen können. Im übrigen hätte er sich leicht durch Zurufe über die Absichten auf den Motorschiffen unterrichten können. Wenn er aber selbst das unterlassen habe, so könne daraus nur gefolgert werden, daß er in jedem Fall zum Loswerfen des Stranges gewillt gewesen sei.

Angesichts dieser tatsächlichen Feststellungen, gegen welche zulässige Verfahrensrügen nicht erhoben worden sind, kann die Revision nicht mit Erfolg geltend machen, daß der Führer von "F[REDACTED]" mangels einer Verständigung zwischen den beteiligten Schiffen den nach den Umständen geeigneten Zeitpunkt gewählt habe.

4) Der Kahn hat auf der Fahrt zum Werlauer Hafen nicht den Kurs von "A[REDACTED]" gehalten, sondern sich mit Backbordkurs neben "A[REDACTED]" gesetzt. Die Revision meint, die Führung des Kahnes hätte diesen Backbordkurs einschlagen müssen, weil "A[REDACTED]" hart an die Hafenmole vom Werlauer Hafen herangefahren sei, so daß der auf dem kurzen Strang nicht hinreichend manövrierfähige Kahn der Gefahr ausgesetzt gewesen sei, auf Grund zu geraten bzw. mit der Hafenmole zu kollidieren.

Das Berufungsgericht hat auch dieses Vorbringen der Klägerin eingehend gewürdigt und nach dem Beweisergebnis als widerlegt angesehen, daß der Kahn bei Einhaltung des Kurses von "A■■■■" irgendwie hätte gefährdet werden können. Das Berufungsgericht hat deshalb auch die Behauptung der Klägerin, der Kahn sei zur Abweichung vom Kurs des MS "A■■■■" gezwungen gewesen, für widerlegt erachtet. Gegen diese auf tatsächlichem Gebiet liegenden Feststellungen des Berufungsgerichts sind keine im Revisionsrechtszug beachtlichen Einwendungen vorgebracht worden.

5) Die Revision hat in der mündlichen Verhandlung noch geltend gemacht, das Berufungsgericht habe die Beweislast verkannt; nach den von der Rechtsprechung für den Beförderungsvertrag entwickelten Rechtsgrundsätzen, die auch für den Schleppvertrag Anwendung finden müßten, sei es Sache der Beklagten gewesen, sich gegenüber den von der Klägerin erhobenen Verschuldensvorwürfen zu entlasten.

Es kann dahingestellt bleiben, ob und unter welchen Voraussetzungen die Beweislastverteilung, die nach der Rechtsprechung bei den im Zusammenhang mit der Ausführung von Beförderungsverträgen entstandenen Schadensfällen zu gelten hat, überhaupt auf Schleppverträge, die der Führung des geschleppten Schiffes zumindest ein erhebliches Maß eigenverantwortlichen Handelns zuweisen, Anwendung finden können. Denn das Berufungsgericht hat die Aberkennung der Schadensersatzansprüche der Klägerin in keiner Weise auf die Beweislast abgestellt. Das Berufungsgericht hat vielmehr alle von der Klägerin gegen die Beklagten zu 2 und 3 erhobenen Schuldvorwürfe nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme als widerlegt angesehen und - was auch durch die Beweismwürdigung in der Sache 1 U 336/54 = I ZR 82/55 eindeutig bestätigt wird - festgestellt, daß der Unfall allein auf das fehlerhafte und

3a

schuldhaftes Verhalten der Führung des Kannes "F [REDACTED]" zurückzuführen ist. Dabei konnte das Berufungsgericht die Frage, ob der Strangbruch auf ein Verschulden der Beklagten zu 2 und 3 zurückzuführen sei, mit Recht dahingestellt lassen, wie oben unter I dargelegt worden ist.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde

Bock

Nastelski

Christoph

Spreng