

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BinnenschiffahrtsstraßenO v. 19. Dezember 1954, BGBl II 1137,
§§ 38, 39

- a) Zur Frage des Kursweisungsrechtes des Bergfährers bei einer von dem üblichen Schiffahrtskurs abweichenden Kursweisung.
- b) § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO findet auf Seitenkanäle keine Anwendung.

BGH Urt. v. 13. Januar 1964 - II ZR 103/62 - Schiffahrtsgericht
Mannheim
Schiffahrtsobergerecht
Karlsruhe

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 19. Mai 1957 gegen 19 Uhr stießen zwischen Neckar-km 119,6 und 119,7 auf der geographisch linken Seite des Horkheimer Schiffahrts- und Kraftwerks-Kanals etwa 100 m unterhalb des Hochwasserabschlusses das zu Tal (in nördlicher Richtung) fahrende MS "M" und das zu Berg fahrende MS "E" mit ihren Steuerbordvorschiffen zusammen. Es herrschte klare Sicht, der Wind kam von Osten in Stärke 1 bis 2. MS "M" (683 t, 60 m lang, 7,70 m breit, 450 PS) war leer, es war bei der Klägerin versichert. Das MS "E" (1279 t, 80 m lang, 9,50 m breit, 590 PS), das mit 1021 t Kohlen beladen war, steht im Eigentum der Beklagten zu 1 und wurde vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt.

Die Klägerin behauptet, die Begegnung hätte einer Schiffahrtsübung entsprechend Steuerbord an Steuerbord durchgeführt werden müssen, so daß MS "E" falschen Kurs gefahren sei. Sie macht aus gesetzlich und vertraglich auf sie übergegangenem Recht mit der Klage den an MS "M" entstandenen Schaden in Höhe von etwa 5865,80 DM geltend.

Die Beklagten bestreiten eine solche Schiffahrtsübung und führen die Kollision darauf zurück, daß MS "M" der Steuerbordkursweisung des MS "E" nicht gefolgt sei; "M" hätte sich in der rechten Fahrwasserhälfte halten müssen. Vorsorglich hat die Beklagte zu 1 mit dem an "E" entstandenen Schaden von angeblich 1.777,30 DM aufgerechnet.

Das Schiffahrtsgericht und das Schiffahrtsobergericht haben die Alleinschuld des Beklagten zu 2 an dem Unfall angenommen und die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

erklärt. Das Berufungsgericht hat die Revision zugelassen.

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

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Es könne dahingestellt bleiben, ob die Vorschrift des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO, wonach auf Flüssen die Bergfahrer den Talfahrern nach Möglichkeit die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) zu überlassen hat, auf die Unfallstelle im Kanal anzuwenden sei. Es habe sich nämlich für die Unfallstelle ein Schifffahrtsbrauch dahin gebildet, daß die Bergfahrt der Talfahrt die linke (westliche) Seite des Fahrwassers überläßt. Diese Übung habe sich deswegen herausgebildet, weil zwischen km 119,5 und 120 die Strecke infolge der Flußkrümmung, der Uferbewachung und der Verengung durch den Hochwasserabschluß unübersichtlich sei und die ständig vorhandene Strömung je nach dem Turbineneinsatz im Kraftwerk so stark sein könne, daß die Talfahrer am unteren Ende des Abschlusses nach Backbord versetzt würden. Zwar entfalle bei Bestehen einer bestimmten Übung nicht das Kursbestimmungsrecht des Bergfahrers. Das Bestehen des Beklagten zu 2 auf dem "Recht, ohne ersichtlichen Grund einen Kurs entgegen der Übung zu erzwingen", sei aber mißbräuchlich im Sinne einer schuldhaften Verletzung der durch § 4 umrissenen Pflichten eines Schiffsführers. Dazu komme: Der Talfahrer habe rechtzeitig zur Klarstellung Backbordsignale (blaue Seitenflagge, zwei kurze Töne) gegeben. Darauf habe der Beklagte zu 2 zunächst mit dem Signal einmal lang (Achtungs-

signal), das zur Kursbestimmung nicht geeignet gewesen sei, geantwortet; sein zweites Signal (einmal kurz) habe er erst kurz vor dem Zusammenstoß, also verspätet, gegeben. Der Beklagte zu 2 sei ferner verpflichtet gewesen, die Fahrt umgehend einzustellen, solange der Begegnungskurs nicht geklärt gewesen sei. Würde er ebenso wie die Schiffsführung von "M" sein Schiff auf kürzeste Entfernung ständig gemacht haben, so wäre der Zusammenstoß vermieden worden; er als Bergfahrer habe eine kürzere Strecke zum Anhalten benötigt als der Talfahrer.

Eine schuldhaftes Mitverursachung des Unfalls durch die Führung von "M" sei zu verneinen. "M" habe keine überhöhte Geschwindigkeit gehabt. Es sei ein Ausguck auf dem Vorschiff von "M" aufgestellt gewesen, die Führung von "M" habe dem Bergfahrer rechtzeitig ihre Kursabsichten mitgeteilt. Als "M" bereits 80 m oberhalb des Hochwasserabschlusses angelangt gewesen sei und "E" sich noch zwischen km 119,5 und 119,6 bewegt habe, habe die Führung von "M" noch darauf vertrauen dürfen, daß ihr der Beklagte zu 2 der Übung entsprechend die linke Seite des Fahrwassers zuweisen werde. "M" sei auf kürzeste Entfernung, nämlich 30 m unterhalb des Abschlusses, zum Stehen gekommen. Das verspätete Kurssignal von "E" habe "M" nicht mehr befolgen können.

II. Das angefochtene Urteil hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Wie der Senat in seinem VersR 1963, 825, 826 abgedruckten Urteil (vgl. auch BGH VersR 1961, 532, 533) ausgeführt hat, darf der Bergfahrer dem Talfahrer nach § 38 Nr. 1 auch

einen vom üblichen Kurs abweichenden Weg weisen, wenn dieser für den Talfahrer geeignet ist, und der Talfahrer muß nach § 39 Nr. 1 diesen Weg nehmen. Es darf hierdurch aber keine Gefahrenlage entstehen, wie dies insbesondere bei scharfen Flußkrümmungen der Fall sein kann. Wenn der Bergfahrer damit rechnen muß, daß der Talfahrer das optische Signal (blaue Seitenflagge oder Blinklicht nach Bild 27, § 38 Nr. 3 a für Steuerbordbegegnung oder Nichtzeigen dieser Flagge oder dieses Lichtes nach § 38 Nr. 2 für Backbordbegegnung) nicht rechtzeitig, d.h. in einem Zeitpunkt wahrnehmen kann, in dem der Talfahrer die Kursweisung des Bergfahrers noch ohne Gefahr befolgen kann, so muß er rechtzeitig das akustische Signal nach § 38 Nr. 4 geben. Unterläßt der Bergfahrer die rechtzeitige Zeichengebung, so läßt er dem Talfahrer keinen geeigneten Weg frei (§ 38 Nr. 1 S. 2).

Das bedeutet für den vorliegenden Fall, wenn zunächst die Feststellung des Berufungsgerichts über den Schiffsfahrtsbrauch der Steuerbordbegegnung als richtig unterstellt wird:

Die Ansicht des Berufungsgerichts, der Bergfahrer handle schuldhaft, wenn er ohne zwingenden Grund von dem üblichen Kurs abweiche, kann in dieser Allgemeinheit nicht gebilligt werden. Der Satz könnte nur für den Fall gelten, daß nach den örtlichen Verhältnissen für ein gefahrloses Begegnen überhaupt kein anderer als der gebräuchliche Kurs in Frage käme, also nur dieser den für den Talfahrer geeigneten Weg bilden könnte. Die Feststellungen des Berufungsgerichts über die örtlichen Verhältnisse an der Unfallstelle berechtigen nicht zu einer solchen Annahme; von einem zwingenden Schiffsfahrtsbrauch kann nicht gesprochen werden. Ein Verschulden des Beklagten zu 2 kann daher nicht

schon darin gesehen werden, daß er einen von dem üblichen Weg abweichenden Kurs gewiesen hat.

Es kommt also darauf an, ob der Beklagte zu 2 rechtzeitig und genügend den Kurs zur Vorbeifahrt an Backbord gewiesen und ob die Schiffsführung von "M" die Weisung nicht befolgt hat. Das Berufungsgericht geht anscheinend davon aus, daß der Talfahrer, als sich die beiden Fahrzeuge auf etwa 300 m oder mehr in Sicht bekamen, noch nicht erkennen konnte, daß der Bergfahrer keine blaue Flagge zeigte und damit gemäß § 38 Nr. 2 dem Talfahrer den Weg zur Vorbeifahrt an Backbord wies. Es fehlt aber eine Feststellung darüber, wann der Ausguck von "M" frühestens das erkennen konnte und ob in diesem Zeitpunkt der Talfahrer der damit feststehenden Kursweisung des Bergfahrers für Backbordbegegnung noch ohne Gefahr hätte Folge leisten können, was vor allem für die Frage der Mitschuld der Führung von "M" von Bedeutung ist. Was sodann die Schallzeichen anlangt, so ist im angefochtenen Urteil ausgeführt, der Talfahrer habe rechtzeitig zur Klarstellung seiner Kursabsichten entsprechende Signale (also Backbordsignal, zwei kurze Töne) gegeben. Dieser Satz zeigt, daß das Berufungsgericht die Rechtslage verkannt hat. Der Talfahrer muß von den Kursabsichten des Bergfahrers ausgehen; er muß sich fragen, welchen Fahrtweg der Bergfahrer wählt, wobei maßgebend ist, ob der Bergfahrer die blaue Seitenflagge (oder das Blinklicht) zeigt oder nicht; mit dem der Kursweisung des Bergfahrers entsprechenden Zeichen kann der Talfahrer die Lage klarstellen (vgl. den vom Senat entschiedenen Fall VersR 1961, 125, 126). Kann der Talfahrer die Steuerbordseite des Bergfahrers, an der die Zeichen zu setzen sind, nicht einsehen, fährt jedoch der Bergfahrer einen klaren Kurs, so kann der Talfahrer ein in Übereinstimmung mit die-

sem Kurs stehendes Zeichen für Backbord- oder Steuerbordbegegnung geben. Dagegen darf der Talfahrer seine eigenen Kursabsichten nicht in einer Weise "klarstellen", die nichts anderes bedeutet, als daß er nunmehr dem Bergfahrer den Kurs weist, insbesondere ihm eine Änderung seines bisherigen Kurses vorschreibt. Das ergibt sich klar aus § 38 Nr. 4. Nach dem Tatbestand des erstrichterlichen Urteils, den sich das Berufungsgericht zu eigen gemacht hat, hat MS "E" seinen Kurs entlang dem linken Ufer "beibehalten". Damit soll offensichtlich gesagt sein, daß "E" schon bei Insichtkommen die geographisch linke Fahrwasserhälfte befuhr. Dann bedeutet aber die "Klarstellung" durch den Talfahrer nichts anderes, als daß er vom Bergfahrer verlangte, er solle die linke Fahrwasserhälfte verlassen und nach Backbord ausweichen. Dazu war der Talfahrer nicht berechtigt; er mußte dem Bergfahrer die Kursweisung überlassen. Falls er trotz des klaren Kurses von "E" über dessen Kursabsichten im Zweifel war, hätte er nur ein Achtungssignal abgeben dürfen, um die ausdrückliche Kursweisung des Bergfahrers herbeizuführen. Eine andere Beurteilung käme nur in Frage, wenn MS "M" im Augenblick seiner Signalabgabe gar nicht mehr die Möglichkeit gehabt hätte, die Begegnung an Backbord herbeizuführen. Davon kann aber nach den Strömungs- und Windverhältnissen und bei der bisherigen Fahrweise von "M" in Kanalmitte und von "E" in der linken Fahrwasserhälfte keine Rede sein.

Wenn ein Bergfahrer eine von dem üblichen Kurs abweichende Kursweisung gibt und die Kurse beider Fahrzeuge nicht jede Gefahr des Zusammenstoßens ausschließen (§ 37 Nr. 2), so kann insbesondere an Flußkrümmungen eine Zeichengebung des Bergfahrers nach § 38 Nr. 4 erforderlich sein.

Im vorliegenden Fall mußte der Beklagte zu 2, wenn er seinen Kurs beibehalten wollte, das Signal zur Vorbeifahrt an Backbord (ein kurzer Ton) spätestens geben, als er das Steuerbordbegegnungssignal von "M " gehört hatte. Ob nicht schon früher, bedarf noch der Prüfung durch das Berufungsgericht; dabei kommt es darauf an, wann der Beklagte zu 2 das Signal spätestens geben mußte, um dem MS "M " zu ermöglichen, auf die rechte Fahrwasserhälfte auszuweichen; dies alles unter der Voraussetzung, daß der übliche Kurs für die Talfahrt in der linken Fahrwasserhälfte verlief.

Das Berufungsgericht stellt fest, "E " habe das Backbordsignal von "M " mit einem Schallsignal beantwortet, und zwar versehentlich mit einem Achtungssignal (langer Ton). Im angefochtenen Urteil wird diese Feststellung in Würdigung der Aussagen des Lotsen Sch auf "E " und des Beklagten zu 2 im Ermittlungsverfahren getroffen. Schm: hat dort bekundet, das Antwortsignal von "E " sei ein kurzer Ton gewesen. Der Beklagte zu 2 hat dort angegeben, er habe das Signal "mit einem langen Ton beantwortet, d.h. ich gab das Kurssignal für Steuerbord (1 kurz), habe den Ton aber etwas länger gegeben, um ihn deutlich zu machen". Die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts läßt nicht erkennen, ob es die Vorschrift des § 1.0 mit Anlage 1 zur BSchSO beachtet hat. Ein Achtungssignal (§ 24 Nr. 1 a) ist nur ein Ton von mindestens vier Sekunden Dauer, während die Dauer des kurzen Tones etwa eine Sekunde beträgt. Aber selbst wenn "E

" ein Achtungssignal gegeben haben sollte, wäre dieser Fehler nicht unfallursächlich, da das Signal auf MS "M " nicht gehört worden ist. Letzteres müßte aber der Besatzung von "M " zum Verschulden angerechnet werden; dies um so mehr, als sie auf das Sorgfältigste darauf zu achten

hatte, wie "E" auf das von "M" abgegebene Signal reagieren werde. Die Klägerin hat keine Umstände vorgetragen, aus denen sich ergeben könnte, daß der Ausgucksposten auf "M" in entschuldbarer Weise das Signal nicht hörte. Auch wenn zugunsten der Klägerin unterstellt wird, daß das von der Besatzung des MS "M" nicht gehörte Signal ein Achtungssignal war, würde damit ihr Verschulden nicht entfallen. Denn "M" durfte Backbordkurs nur nehmen, wenn "E" Backbordsignal, also zwei kurze Töne, gegeben hätte; das war aber unstreitig nicht der Fall. Weiter taucht die Frage auf, ob der Beklagte zu 2, der ebenfalls die Fahrweise von "M" genau beobachten mußte, nicht noch rechtzeitig sein Backbordbegegnungssignal hätte wiederholen können, als er wahrnahm, daß seine Kursweisung von "M" nicht befolgt wurde. Daß auch dieses Signal auf "M" nicht gehört worden wäre, kann nicht angenommen werden. Dagegen ist die Annahme des Berufungsgerichts rechtsfehlerfrei, daß ein kurz vor dem Zusammenstoß gegebenes Signal rechtlich bedeutungslos ist.

Ein weiteres Verschulden des Beklagten zu 2 sieht das Berufungsgericht darin, daß er, der als Bergfahrer zum Anhalten eine kürzere Strecke benötigt habe als das zu Tal fahrende MS "M", nicht ebenso wie "M" sein Schiff auf kürzeste Entfernung ständig gemacht habe. Für diese Ansicht des Berufungsgerichts fehlt es an einer ausreichenden Begründung. Im Tatbestand des erstrichterlichen Urteils ist festgestellt, daß der Zusammenstoß (je mit dem Steuerbordvorschiff) etwa 100 m unterhalb des Hochwasserabschlusses erfolgt sei. Nach dem (in der Beilagemappe befindlichen) Lageplan liegt der Hochwasserabschluß bei Kanal km 119,760 (nicht 119,720, wie das Schiffahrtsgericht annimmt). Die Kollision hat daher etwa bei km 119,660 stattgefunden.

Wenn man davon ausgeht, daß in dem Augenblick, als für "M" " das MS "E" " in Sicht kam, das Vorschiff von "E" " noch 200 bis 250 m vom Hochwasserabschluß entfernt war (vgl. die vom Berufungsgericht zitierte Aussage des Ausguckpostens), sich also etwa bei km 119,530 befand, so hat "E" " von diesem Zeitpunkt an bis zum Zusammenstoß 130 m zurückgelegt. Ob diese Zeugenaussage zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten dem Urteil zugrundelegen ist, wird das Berufungsgericht im Wege der Beweiswürdigung zu prüfen haben. Da nach der Feststellung des Berufungsgerichts das Vorschiff von "M" " sich 80 m oberhalb des Hochwasserabschlusses, also bei km 119,840 befand (nach der Aussage des Schiffsführers von "M" " ist er von seinem Ausguckposten etwa 100 m nach der Einfahrt in den Seitenkanal, also etwa bei km 119,870 gewahrschaut worden), so legte "M" " in derselben Zeit, in der "E" " 130 m fuhr, eine Strecke von 180 m bis zur Kollision zurück. Auch wenn MS "M" " bei der Kollision schon zum Stehen gekommen sein sollte, während "E" " noch Fahrt machte, entbehrt die Ansicht des Berufungsgerichts, die Kollision wäre vermieden worden, wenn sich die Führung von "E" " ebenso verhalten hätte, wie die von "M" ", der ausreichenden Begründung. Eine solche kann insbesondere nicht in der Ansicht des Berufungsgerichtes gesehen werden, "E" " als Bergfahrer habe zum Anhalten eine kürzere Strecke benötigt als der Talfahrer "M" ". Um zu entscheiden, ob ein schwer beladener, 80 m langer Bergfahrer gegenüber einem leeren, 60 m langen Talfahrer bei einer Stromgeschwindigkeit von nur 0,5 m/sec. eher anhalten kann, bedarf es wohl der Anhörung eines Sachverständigen. Sollte die Anhaltestrecke für beide Schiffe gleich lang sein und hätte durch recht-

zeitiges Handeln beiderseits der Unfall vermieden werden können, so würde die Schiffsführung von "M" der gleiche Schuldvorwurf treffen wie die von "E".

Die Schiffsführung von "M" hat insbesondere deswegen fehlerhaft gehandelt, weil sie ohne entsprechende Kursweisung durch "E" Backbordkurs genommen hat (Schriftsatz der Klägerin v. 9. Februar 1961 S. 2 f) und damit in die Fahrwasserhälfte gelangt ist, in der "E" schon zur Zeit des Insichtkommens gefahren ist. Dem Berufungsgericht kann nicht zugestimmt werden, wenn es meint, der Talfahrer habe darauf vertrauen dürfen, daß ihm der Bergfahrer das linksseitige Fahrwasser als den der Übung entsprechenden und damit geeigneten Weg freigeben werde. Ein geeigneter Weg stand dem Talfahrer auf der rechten Fahrwasserseite zur Verfügung. Der Vertrauensgrundsatz, der auch bei den üblichen Schifffahrtskursen eine Rolle spielt, geht nicht so weit, daß das Kursweisungsrecht des Bergfahrers mißachtet werden darf. Das würde eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit bedeuten. Über den üblichen Schifffahrtsweg gibt es, wie auch der vorliegende Fall zeigt, häufig verschiedene Meinungen. Demgegenüber beruht das Kursweisungsrecht des Bergfahrers auf einer klaren und eindeutigen gesetzlichen Regelung, an der im Interesse der Verkehrssicherheit nicht gerüttelt werden darf. Die Bedeutung des Kursweisungsrechts des Bergfahrers, von dem nach der bestehenden gesetzlichen Regelung die Verkehrssicherheit auf Binnenwasserstraßen entscheidend abhängt, hat der Senat in seiner Rechtsprechung immer wieder betont (vgl. außer den genannten Urteilen die in VersR 1959, 608, 609; 1961, 1132, 1133 abgedruckten Entscheidungen). Hätte der Gesetzgeber dem üblichen Schifffahrtsweg die Bedeutung beigemessen, die ihm das Berufungsgericht

gibt, so hätte er das Kursweisungsrecht für die Fälle aufgehoben, in denen nach dem Schifffahrtsbrauch von Berg- und Talfahrt ein bestimmter Kurs einzuschlagen ist. Gerade davon hat aber der Gesetzgeber im Interesse der Verkehrssicherheit abgesehen und das bedingungslose Weisungsrecht des Bergfahrers festgesetzt. Das bedeutet nicht eine Bevorzugung des Bergfahrers, da es ihm die Verantwortung für den geeigneten Weg des Talfahrers auferlegt. Mißachtet der Talfahrer das Kursweisungsrecht des Bergfahrers, so ist er nur entlastet, wenn ein Ausnahmefall des § 5 vorliegt.

Nach all dem muß das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Dabei wird das Berufungsgericht Gelegenheit haben, seine Ansicht über den von ihm angenommenen Schifffahrtsbrauch nochmals zu überprüfen, falls es darauf nach den vorstehenden Ausführungen ankommt. Es erscheint bedenklich, entgegen der klaren gegensätzlichen Auffassung der zuständigen Behörden (Wasserschutzpolizei, Wasser- und Schifffahrtsamt Heilbronn) eine solche Schifffahrtsübung auf Grund der nicht näher begründeten Auffassung des Sachverständigen K , der überdies Angestellter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Heilbronn ist, und der von der Klägerin benannten Zeugen (vgl. dagegen die Aussage des Wehrwärters St) festzustellen. Zum mindesten wäre für eine solche Feststellung notwendig gewesen, zunächst zu klären, wann der Kanal für den Verkehr eröffnet worden ist, da für das Entstehen einer Schifffahrtsübung eine gewisse Zeitdauer unerläßlich ist (vgl. dazu die Aussage des Inspektors N). Sodann fehlt in angefochtenen Urteil, wie die Revision mit Recht unter Hinweis auf den Schriftsatz der Beklagten vom

8. November 1961 rügt, jede Auseinandersetzung mit der Frage, ob die Übung sich für alle Fahrzeuge, also auch für Einzelfahrer, und nicht nur für Schleppzüge herausgebildet hat. Auch darf sich das Gericht bei Feststellung des Schiffahrtsbrauches nicht wesentlich von der Tatsache beeinflussen lassen, daß eine gewisse Fahrweise zweckmäßig wäre.

Falls das Berufungsgericht zu dem Ergebnis kommen sollte, daß kein Schiffahrtsbrauch festgestellt werden kann, könnte die zwischen den Parteien streitige Frage eine Rolle spielen, ob der Beklagte zu 2 nach § 38 Nr. 1 Abs. 2 verpflichtet war, dem Talfahrer "M" die linke Fahrwasserseite zu überlassen. Dabei ist freilich dem Berufungsgericht zuzustimmen, daß das Kursweisungsrecht des Bergfahrers nicht dadurch entfällt, daß er diese Pflicht verletzt; denn das Kursweisungsrecht wird nicht dadurch aufgehoben, daß der Bergfahrer davon einen falschen Gebrauch macht. § 38 Nr. 1 Abs. 2 ist aber im vorliegenden Fall überhaupt nicht anwendbar. Der Schiffahrts- und Kraftwerkskanal ist kein Fluß, sondern als Seitenkanal eine künstliche Wasserstraße; die Vorschrift gilt aber nur für Flüsse. Außerdem weist der Kanal keine "tiefe Seite des Fahrwassers (Grube)" auf; allein darauf stellt es das Gesetz ab, nicht auf die Strömung (Hang), mag auch an der Außenseite einer Flußkrümmung meist tiefes, schnell strömendes Wasser vorhanden sein. Zu einer ausdehnenden Auslegung der Vorschrift besteht kein Anlaß, da der Bergfahrer schon nach § 38 Nr. 1 S. 2 verpflichtet ist, dem Talfahrer einen geeigneten Weg freizulassen; diese Pflicht versäumt der Bergfahrer, wenn der von ihm gewiesene Weg für den Talfahrer wegen starken Seitenwindes und starker Strömung gefährlich ist. Solche Umstände sind aber im vor-

liegenden Fall nicht festgestellt.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision der noch nicht entscheidungsreifen Sache bleibt dem Berufungsgericht überlassen.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Schulze