

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 118/72

URTEIL

Verkündet am

20. September 1973
W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der M [REDACTED] V [REDACTED] gesellschaft, Zweigniederlassung
L [REDACTED] B [REDACTED], M [REDACTED], A [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr [REDACTED] -

gegen

1. Johannes Theodorus van de W [REDACTED],
R [REDACTED], M [REDACTED]-L [REDACTED],
2. J. H. B [REDACTED], R [REDACTED], B [REDACTED]-H [REDACTED]-L [REDACTED],
3. A. L. B [REDACTED], R [REDACTED], B [REDACTED]-H [REDACTED]-L [REDACTED],
4. J. Th. van H [REDACTED], R [REDACTED], B [REDACTED]-H [REDACTED]-L [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. September 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 11. Juli 1972 - 3 U 8/71 RhSch - aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat MS "Heike" (67 m lang; 8,67 m breit; 920 t; 390 PS) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Die Beklagten waren gemeinschaftliche Eigner des TMS "Helena" (85 m lang; 9,50 m breit; 1.618 t; 2 x 580 PS). Dieses Fahrzeug gehört nunmehr dem Beklagten zu 1 allein.

Am 29. November 1968 fuhr MS "Heike" auf dem Oberrhein leer zu Berg. Bei nebligem Wetter stieß es gegen 13.30 Uhr auf Höhe von Strom-km 304,8 mit dem unbeladen zu Tal kommenden TMS "Helena" zusammen. Schiffer des TMS "Helena" war der Beklagte zu 1, der zur Führung des Fahrzeugs ein Radargerät benutzte. Durch die Kollision wurden beide Schiffe erheblich beschädigt.

- 3 -

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem oder Übergangenen Recht - die Beklagten auf Ersatz des Kollisionsschadens der Interessenten des MS "Heike" in Anspruch. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 34.592,87 DM nebst Zinsen, den Beklagten zu 1 außerdem wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in TMS "Helena" zu verurteilen. Sie hat behauptet, MS "Heike" sei nach einem unterhalb von Strom-km 305,0 beendeten Uferwechsel gestreckt linksrheinisch gefahren; seine Sicht habe 100 bis 200 m betragen; es habe TMS "Helena" die Weisung erteilt, an seiner Backbordseite vorbeizufahren; der Talfahrer habe jedoch die Weisung nicht befolgt; vielmehr habe er den Kurs zum linken Ufer hin gerichtet, in dessen Nähe die beiden Fahrzeuge mit den Vorschiffen kollidiert seien.

Demgegenüber haben die Beklagten vorgetragen, der Zusammenstoß sei allein von der Führung des MS "Heike" verschuldet worden. Sie habe die Fahrt bei einer Sicht von nur noch 50 bis 100 m fortgesetzt, obwohl ihr Fahrzeug nicht mit einem Radargerät ausgerüstet gewesen sei. Außerdem habe sie erst kurz vor der Begegnung mit TMS "Helena" den bis dahin rechtsrheinisch verlaufenden Kurs ihres Fahrzeugs zum linken Ufer hin geändert, wo TMS "Helena" zu Tal gekommen sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageantrag weiter.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht hat festgestellt:

TMS "Helena" habe - dem üblichen Weg der Talfahrt folgend - unterhalb von Strom-km 303,7 einen Übergang vom rechten zum linken Ufer gemacht. Auf Höhe von Strom-km 304,2 habe der Lotse E[REDACTED] auf dem Radarschirm bemerkt, daß 1.200 m unterhalb ein Fahrzeug rechtsrheinisch zu Berg komme. Hierauf habe TMS "Helena" mehrfach das für die Talfahrt mit Radar vorgeschriebene Dreitonzeichen und dazwischen das Schallzeichen "2 x kurz" gegeben. Außerdem habe es lediglich soviel Vorauszug beibehalten, wie zur Steuerfähigkeit notwendig gewesen sei. Der Kurs des Bergfahrers sei rechtsrheinisch entlang dem dort liegenden Diersheimer Grund verlaufen. Er habe sich "bei Eintritt in den 200-m-Bereich des Radarschirms noch am Grund" befunden, und zwar "über den km-Punkt 305,0" hinaus. Plötzlich habe der Bergfahrer einen Übergang zum linken Ufer gemacht. Er habe noch vor Erreichen der linken Fahrwasserseite ein Dreitonzeichen und danach das Schallzeichen "2 x kurz" gehört. Darauf habe er seinerseits das Schallzeichen "1 x kurz" gegeben, die Fahrt zur linken Fahrwasserseite fortgesetzt und erst dann gestoppt. Hierdurch habe er den Abstand zu TMS "Helena" so verkürzt, daß dieses Fahrzeug - trotz Zurückschlagens - vor der in der Nähe des linken Ufers erfolgten Kollision nicht mehr habe ständig gemacht werden können. Der Zusammenstoß sei in der Nähe des linken Ufers bei Strom-km 304,8 erfolgt.

2. Die Revision wendet sich mit Verfahrensrügen gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, MS "Heike" habe den Übergang vom rechten zum linken Ufer erst oberhalb

von Strom-km 305,0 gemacht; nach ihrer Ansicht ist der Uferwechsel bei Erreichen dieses Punktes bereits beendet gewesen. Der Angriff hat keinen Erfolg.

a) Zunächst kann der Revision nicht gefolgt werden, soweit sie meint, die angegriffene Feststellung beruhe im Ergebnis allein auf den Angaben des Lotsen E[REDACTED]. Vielmehr ist sie auch auf die Aussage des Zeugen V[REDACTED] von MS "Nürnberg" und auf die Bekundungen des Beklagten zu 1 gestützt. V[REDACTED] hat ausgesagt, er habe MS "Heike" am Diersheimer Grund entlang fahrend bis etwa zum Scheitelpunkt des Grundes (der nach dem Rheinatlas etwas oberhalb von Strom-km 305,0 liegt) mit den Augen verfolgt. Der Beklagte zu 1 hat bekundet, die Entfernung zu dem Bergfahrer möge nach dem Radarbild noch 100 bis 200 m betragen haben, als ihn der Lotse E[REDACTED] auf dessen Kursänderung hingewiesen habe. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, daß der Hinweis des Radarbeobachters an die Schiffsführung nicht sofort erfolgt ist, als er die aus seiner Sicht gefährliche Kursänderung des Bergfahrers auf dem Radarschirm bemerkte.

b) Der Revision kann ferner nicht beigetreten werden, soweit sie der Ansicht ist, das Berufungsgericht habe der Aussage des Lotsen E[REDACTED] über den Abstand der beiden Fahrzeuge bei der Kursänderung des MS "Heike" nicht folgen dürfen, ohne sich zuvor mit der Angabe Ertels auseinanderzusetzen, auf Höhe welcher Kilometer- und Hundertmetermarken TMS "Helena" jeweils das Dreitonzeichen gegeben habe und wie weit der Bergfahrer dabei entfernt gewesen sei. Hierzu bestand kein Anlaß, nachdem die Klägerin in den Vorinstanzen dieser Angabe E[REDACTED] keine besondere Bedeutung für dessen Glaubwürdigkeit beigemessen hat. Auch berücksichtigt die Revision zu diesem Punkte nicht, daß

auf dem Radarschirm zwar Entfernungsringe (vgl. Ziff. 4 der Vorschriften betreffend die Eigenschaften von Radargeräten für die Rheinschiffahrt gemäß dem Erlaß des Bundesministers für Verkehr vom 12. Februar 1959 - B 519/4042 Vmb/59 - VkB1. 1959, 95 ff), jedoch keine Kilometer- oder Hundertmetermarken eingeblendet sind. Diese muß der Radarbeobachter anhand seiner jeweiligen Ortskenntnis schätzen, wobei es insbesondere bei den Hundertmetermarken zu größeren Ungenauigkeiten kommen kann. Hingegen kann er den Abstand zu einem Gegenkommer aufgrund der Entfernungsringe genau angeben.

c) Unaufmerksamkeiten, Fehlbeurteilungen oder Irrtümer sind bei der Führung eines Schiffes nicht ausgeschlossen. Entgegen der Meinung der Revision widerspricht daher die Feststellung, der Bergfahrer habe sich bereits im 200-m-Bereich des Radarschirms von TMS "Helena" befunden, als er den Kurs zum linken Ufer geändert habe, auch dann nicht jeder Lebenserfahrung, wenn die Sicht für MS "Heike", wie das Berufungsgericht zu dessen Gunsten unterstellt hat, bis 200 m betrug.

d) Die weiteren Verfahrensrügen der Revision gehen davon aus, daß sich MS "Heike" bei der Kollision bereits aufgestreckt hatte und vor Anker lag. Beides hat das Berufungsgericht jedoch nicht festgestellt. Deshalb gehen diese Rügen ins Leere.

II. 1. Das Berufungsgericht hält ein Verschulden der Führung des TMS "Helena" an der Kollision "nicht für erwiesen". Es meint, der Talfahrer habe keinen vorwerfbaren Fehler begangen. Insbesondere habe er nicht deshalb falsch gehandelt, weil er nach Erkennen des Bergfahrers die Fahrt zunächst - allerdings mit verminderter

Geschwindigkeit - fortgesetzt und erst nach dessen Kursänderung zu stoppen versucht habe. Insoweit falle zu seinen Gunsten ins Gewicht, daß MS "Heike" nicht den üblichen Weg der Bergfahrt genommen habe, die nach den Fahrthinweisen im Rheinatlas bereits ab Strom-km 305,6 langsam das linke Ufer anzuhalten pflege, sondern über diesen Punkt hinaus bis etwa Strom-km 305,0 rechtsrheinisch am Diersheimer Grund verblieben sei. Deshalb habe man auf TMS "Helena" davon ausgehen können, daß der Bergfahrer keinen Übergang zum linken Ufer machen, somit die Begegnung glatt vonstatten gehen werde.

2. Die Ansicht des Berufungsgerichts, TMS "Helena" habe vor der Kursänderung des MS "Heike" nicht abstoppen müssen, hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Insoweit kann auf die Ausführungen verwiesen werden, die der Senat in seinem in der Parallelsache II ZR 119/72 ergangenen Urteil vom 20. September 1973 im Zusammenhang mit der Beurteilung des Verhaltens der beiden Fahrzeuge gemacht hat. Diese lauten:

"a) Begegnungskollisionen beruhen dort, wo es keine festgelegten Begegnungskurse gibt, vielfach auf einem Mißverständnis darüber, an welcher Seite des Bergfahrers der Talfahrer vorbeifahren soll. Derartige Mißverständnisse können insbesondere dann entstehen, wenn die Wahrnehmbarkeit der Kursweisung des Bergfahrers, die durch Zeigen oder Nichtzeigen bestimmter Sichtzeichen gegeben wird (§ 38 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO 1954; § 6.04 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO 1970), beeinträchtigt ist. Letzteres ist vor allem bei unsichtigem Wetter der Fall. Dichter Nebel kann außerdem die Hörbarkeit von Schallzeichen oder die Orientierung danach erschweren oder sogar beseitigen.

Deshalb wird der Bergfahrt nahegelegt, bei schlechten Sichtverhältnissen einen möglichst breiten Weg für die Talfahrt freizumachen, damit die Seite, an der sie die Talfahrt passieren lassen will, dieser beim Insichtkommen eindeutig klar erscheint (Merkblatt der Rheinzentralkommission für die Fahrt bei unsichtigem Wetter (Guide-Radar), Ziff. 3). Ferner sind in solchen Fällen Berg- und Talfahrt grundsätzlich gehalten, gestreckte Kurse zu fahren (vgl. BGH VersR 1972, 852, 853, Urt. v. 5. 6. 72 - II ZR 79/70). Außerdem gewinnt bei unsichtigem Wetter die Einhaltung schiffahrtsüblicher Kurse für die Sicherheit des Verkehrs eine ihr bei sichtigem Wetter nicht zukommende (vgl. BGH LM Nr. 3 zu BinnSchStrO, Urt. v. 13. 1. 64 - II ZR 103/62) Bedeutung. Das ist insbesondere der Fall, wenn die Fahrwasserverhältnisse - wie bei dem in zahlreichen Windungen zwischen Gründen verlaufenden Oberrhein - zu Uferwechseln nötigen und sich dadurch bestimmte Kurse für die Berg- und für die Talfahrt herausgebildet haben. Hier wird die Führung eines Fahrzeugs ihrer allgemeinen Sorgfaltspflicht und der beruflichen Übung (§ 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.04 RheinSchPolVO 1970) nicht hinreichend gerecht, wenn sie bei unsichtigem Wetter einen Uferwechsel an einer Stelle vornimmt, wo ein solcher für einen Gegenkommer unerwartet und damit regelmäßig auch gefährlich ist. Das gilt selbst dann, wenn die tatsächlichen Sichtverhältnisse die Fahrt ohne Radar nur noch in einer Richtung erlauben. Denn infolge der Ausbreitung der Radarschiffahrt und ihrer weitgehenden Unabhängigkeit von der optischen Sicht muß die Nicht-radarfahrt bei jedem Wetter damit rechnen, daß gegenkommende, von ihr aber noch nicht wahrgenommene Radarfahrer im Revier sind, und dementsprechend ihr Verhalten einrichten.

b) Radarfahrer können Sichtzeichen anderer Fahrzeuge lediglich optisch wahrnehmen, da das Radargerät solche Zeichen nicht zeigen kann. Das kann vor allem dort, wo die tatsächlichen Sichtgegebenheiten allein eine Fortsetzung der Fahrt nicht mehr oder nur noch in einer Fahrtrichtung gestatten, zu erhöhten Gefahren bei Begegnungen zwischen Radarfahrern oder zwischen ihnen und Nichtradarfahrern führen. Insoweit ist allerdings auch zu beachten, daß alle Radarfahrzeuge seit 1. Oktober 1968 mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen, die die Verständigung von Schiff zu Schiff gestattet und bei der Fahrt mit Radar ständig auf dem vorgeschriebenen Sprechweg auf Empfang geschaltet oder zum Senden von Mitteilungen benutzt werden muß, und außerdem die Radarbergfahrer grundsätzlich verpflichtet sind, den Gegenkommern über Sprechfunk Standort und Fahrtrichtung des eigenen Fahrzeugs mitzuteilen sowie anzusagen, ob sie die blaue Flagge oder das weiße Blink-(Funkel-)licht zeigen oder nicht, worauf die Radartalfahrer den Radarbergfahrern über Sprechfunk den ihnen gewiesenen Weg zu bestätigen haben (§ 1 Nr. IV der - nach § 102 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 erlassenen - Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 16. Juli 1968, VkB1. 1968, 373; § 6.33 Nr. 1 b; § 6.35 Nr. 3 RheinSchPolVO 1970). Die Möglichkeit für eine solche Kursverständigung besteht aber vielfach nicht bei Begegnungen zwischen Radarfahrern und Nichtradarfahrern, weil die letzteren nicht mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen. Immerhin sorgt hier für eine gewisse Sicherheit die Vorschrift, daß Radartalfahrer ein besonderes Schallzeichen, das

Dreitonszeichen, geben müssen, und daß andere Fahrzeuge, die dieses Zeichen hören, gehalten sind, in Ufernähe zu bleiben, oder wenn sie sich nicht in der Nähe eines Ufers befinden, insbesondere wenn sie gerade von einem Ufer zum anderen wechseln, das Fahrwasser so weit wie möglich freizumachen haben (§ 1 Nr. II Ziff. 1 und 3 der Bek. v. 16. Juli 1968; § 6.35 Nr. 2, § 6.36 RheinSchPolVO 1970). Daraus ergibt sich eine Einschränkung der Kursweisungsbefugnis der Bergfahrt dahin, daß sie den Radartalfahrer an der Seite vorbeifahren lassen muß, wo sich die größere Seite des Fahrwassers befindet (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 329, 330). Das entbindet aber die Radartalfahrt nicht von der Pflicht, auch ihrerseits alles zu tun, um Kollisionen mit Gegenkommern zu vermeiden. Sie muß daher die Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, Bug zu Tal anhalten oder aufdrehen, sobald Standort oder Kurs des Gegenkommers eine Gefahrenlage verursachen können (§ 1 Nr. II Ziff. 2 der Bek. v. 16. Juli 1968; § 6.35 Nr. 2 b RheinSchPolVO 1970). Dabei ist unter Kurs nicht lediglich die Lage und Fahrtrichtung des Gegenkommers bei seiner Wahrnehmung auf dem Radarschirm zu verstehen. Vielmehr ist auch zu beachten, welchen Weg dieser voraussichtlich nehmen wird. Deshalb kann der Radartalfahrer dort, wo die Bergfahrt wegen der Fahrwasserverhältnisse einen Übergang zu machen pflegt, erst dann sicher sein, daß ein Gegenkommer den Uferwechsel unterläßt, wenn es zwischen ihnen - sei es durch Schallzeichen oder auf andere Weise - zu einer Verständigung gekommen ist oder sich aus sonstigen Umständen eindeutig ergibt, daß der Gegenkommer auf der bisher eingehaltenen Seite bleiben wird. Stets muß der Radartalfahrer auch

im Auge haben, daß Fahrzeuge, die sich nicht über Sprechfunk melden, möglicherweise ohne Radar fahren, und daß die Wahrnehmbarkeit des Dreitonzeichens im Nebel beeinträchtigt sein kann.

c) Beurteilt man den Streitfall anhand dieser Grundsätze, so ergibt sich folgendes:

aa) Nach dem vom Berufungsgericht erwähnten Fahrthinweis im Rheinatlas fährt die Bergfahrt von Strom-km 305,6 langsam das linke Ufer an. Das bedeutet jedoch nicht, wie das Berufungsgericht anscheinend meint, daß die Bergfahrt bereits wenige hundert Meter oberhalb von diesem Punkt das linke Ufer oder zumindest die linke Seite des Fahrwassers erreichen muß. Vielmehr besagt der Fahrthinweis lediglich, daß sie ab Strom-km 305,6 den Kurs nach linksrheinisch auf einen etwa 1.000 m oberhalb (somit bei Strom-km 304,6) liegenden Uferpunkt richtet. Das folgt aus der Erklärung der Worte "langsam anfahren" im Rheinatlas (S. II linke Spalte). Danach bedeuten sie: "Auf einen etwa 10 Hektometer (= 1.000 m) entfernten Punkt zufahren". Verhält sich aber ein Fahrzeug ab Strom-km 305,6 in dieser Weise, so bleibt es etwa bis zum Scheitelpunkt des Diersheimer Grundes in dessen Nähe, da sich der Grund von seinem unteren Ende bei Strom-km 305,6 bis zu dem noch oberhalb von Strom-km 305,0 befindlichen Scheitelpunkt stetig vom (rechten) Ufer bis etwa zur Strommitte hin verbreitert. Zugleich nutzt es damit den Stromschatten des Grundes, was im allgemeinen die Bergfahrt ohnehin solange wie möglich versucht, weil dort die Strömung am schwächsten ist (vgl. Rheinatlas, S. XIII rechte Spalte). Wenn sich daher MS "Heike" erst im Bereich

von Strom-km 305,0 von dem Diersheimer Grund löste und nunmehr wegen des Nebels rasch auf die linke Fahrwasserseite hinübergang, so vollzog es damit kein für einen Gegenkommer unerwartetes Manöver. Wegen dieser Fahrweise kann ihm daher - entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts - kein Vorwurf gemacht werden.

bb) Anders verhält es sich hingegen insoweit, als MS "Heike" nach dem Hören eines Dreitonzeichens den Übergang zum linken Ufer fortgesetzt hat. Das Schiff hatte in diesem Augenblick die linke Fahrwasserseite noch nicht erreicht. Es hätte deshalb, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, den Uferwechsel abbrechen und durch ein erneutes Beigehen an den rechtsrheinischen Grund das steuerbordseitige Fahrwasser so weit wie möglich freimachen müssen. Das wäre um so mehr geboten gewesen, als das dem Dreitonzeichen unmittelbar nachfolgende Schallzeichen "2 x kurz" anzeigte, daß der Radartalfahrer den "Kurs nach Backbord richtet" (§ 24 Nr. 1 c RheinSchPolVO 1954), sich demnach im linken Teil des etwa 90 m breiten Fahrwassers hielt.

cc) Da, wie die Ausführungen unter aa) ergeben, die Führung des TMS "Helena" nach der Fahrweise des Gegenkommers nicht sicher sein konnte, daß dieser auch über den Bereich von Strom-km 305,0 hinaus rechtsrheinisch bleiben werde, hätte sie die Fahrt nur dann fortsetzen dürfen, wenn sich hierfür aufgrund anderer Umstände ein sicherer Anhalt ergeben hätte. Das ist nicht der Fall. So konnte sich die Führung des TMS "Helena" nicht etwa darauf verlassen, daß der Gegenkommer mit Radar fahre, weil der Nebel aus ihrer

Sicht (nach den Angaben der Besatzung des TMS "Helena lag die tatsächliche Sichtweite zwischen 50 und 100 m) die Fahrt ohne Radar nicht erlaubte. Denn der Gegenkommer meldete sich nicht, wie es ein Radarfahrzeug hätte tun müssen, über Sprechfunk. Ferner konnte sie wegen des dichten Nebels nicht darauf vertrauen, daß der Gegenkommer die Schallzeichen ihres Fahrzeugs hörte (und sich sodann danach richtete), zumal sie selbst Erwidierungszeichen bis unmittelbar vor der Kollision nicht vernahm. Deshalb konnte sie nicht, wie das Berufungsgericht meint, erwarten, daß die Begegnung glatt vonstatten gehen werde. Vielmehr hätte sie, die durch ihr Radargerät einen guten Überblick über das Revier hatte, TMS "Helena" ständig machen müssen, sobald feststand, daß eine rechtzeitige Kursverständigung mit dem Gegenkommer nicht möglich war. Das unterlassen zu haben, gereicht ihr zum Vorwurf."

III. Das Berufungsgericht hat damit zu Unrecht die Klage wegen fehlenden Verschuldens der Führung des TMS "Helena" abgewiesen. Sein Urteil kann deshalb keinen Bestand haben. Da es wegen der von dem Berufungsgericht zugunsten von MS "Heike" vorgenommenen Unterstellungen (Sicht: 200 m; Fortsetzung der Fahrt zulässig) im Hinblick auf die Schwere

des Mitverschuldens dieses Fahrzeugs noch weiterer Prüfung bedarf, war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückzuverweisen.

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow

Bundschuh