

Verkündet
am 19. Januar 1961
Pfauf, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2149 067

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

In dem Rechtsstreit

- 1) der Firma F. A. S. [REDACTED] in G [REDACTED]/B [REDACTED],
C [REDACTED],
 - 2) des Kapitäns Kars J [REDACTED] v [REDACTED] V [REDACTED] von MS "W [REDACTED]"
bei der Beklagten zu 1),
- Beklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma L [REDACTED] & Co. in Ha [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 19. Januar 1961 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - in Köln vom 4. Juni 1959 wird auf Kosten
der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. November 1956 kam es abends bei Dunkelheit auf dem Rhein etwa bei Stromkilometer [REDACTED] zu einem Zusammenstoß zwischen dem MS "W[REDACTED]", dem MTS "M[REDACTED]" und dem Kahn "H[REDACTED] 81". Eignerin des von dem Kapitän v[REDACTED] V[REDACTED], dem Beklagten zu 2, geführten MS "W[REDACTED]" (855 t, 62 m lang, 7,20 m breit, 375 PS, Ladung 550 t) ist die Beklagte zu 1; der Klägerin gehört das MTS "M[REDACTED]" (915 t, 500 PS, Ladung 911 t Gasöl). Das MS "W[REDACTED]" fuhr von We[REDACTED] kommend zu Tal. Ihm begegnete eine Reihe von Bergfahrern. Rechtsrheinisch nahe an den Kribben hoch fuhr das Boot "H[REDACTED] II", das auf langem Strang den Kahn "H[REDACTED] 81" (1793 t, 96,6 m lang, 11,5 m breit) schleppte, hinter dem sich auf zweiter Länge der Kahn "H[REDACTED] 15" befand. Vor das H[REDACTED]-Boot hatte sich, nach Überholung auf Steuerbordseite, das MS "Ma[REDACTED]" gesetzt. Etwa in Höhe von "H[REDACTED] II" fuhr mehr zur Strommitte hin das MS "Wi[REDACTED]" ebenfalls bergwärts. Zwischen diesen letzteren beiden Fahrzeugen fuhr MS "W[REDACTED]" hindurch und stieß dann, der Höhe nach zwischen "H[REDACTED] II" und "H[REDACTED] 81", mit seinem Backbordvorschiff gegen den Bug des zu Berg kommenden MS "M[REDACTED]", das anschließend vor den Bug des Kahn "H[REDACTED] 81" geriet. Die drei Schiffe wurden erheblich beschädigt, "W[REDACTED]" wurde zwischen den rechtsrheinischen Kribben auf Grund gesetzt. "W[REDACTED]" einerseits, "Ma[REDACTED]", "H[REDACTED] II" und "M[REDACTED]" andererseits hatten Blinklichtsignale gegeben, um die Vorbeifahrt Steuerbord auf Steuerbord anzuzeigen (§ 38 Nr. 3 b, § 39 Nr. 2 RhSchPVO).

Die Klägerin behauptet, ihr Schiff "M[REDACTED]" sei frühzeitig nach rechtsrheinisch gegangen und habe unter Fahrtherabsetzung den Kahn "H[REDACTED] 81" in einem Abstand von 6 bis 7 m überholt. Trotz der Blinklichtsignale sei "W[REDACTED]"

nach seiner Vorbeifahrt an "H[REDACTED] II" ohne jeden Anlaß mit plötzlichem Kurswechsel nach Steuerbord gefahren. "M[REDACTED]" habe daraufhin noch ein akustisches Backbordsignal gegeben und sei seinerseits nach Backbord ausgewichen. Trotzdem sei "W[REDACTED]" ihrem Schiff in Querlage vor den Kopf gefallen. Mit der Klage beantragt sie, die Beklagten als Gesamtschuldner, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich und nach § 114 BSchG persönlich haftend, zur Zahlung von 32.702,06 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagten haben um Klageabweisung gebeten und vorgetragen: Das MS "M[REDACTED]", das zunächst 60 bis 70 m hinter dem MS "Wi[REDACTED]", aber mehr stromwärts, gefahren sei, sei plötzlich blinkend nach rechtsrheinisch hinübergewandert und habe den Kurs von "W[REDACTED]" auf kurze Entfernung in unzulässiger Weise gekreuzt, als "W[REDACTED]" gerade an "H[REDACTED] II" vorbeigewandert sei. Der Schiffsführer von "W[REDACTED]" habe noch vergeblich akustisches Steuerbordsignal gegeben und als letzte Notmaßnahme Kurs nach Steuerbord nehmen müssen; das MS "M[REDACTED]" an seiner Steuerbordseite zu passieren, sei infolge dichter Belegung des Reviers ausgeschlossen gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Klageabweisung. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Fahrtweg des MTS "M[REDACTED]".

1. Nach Auffassung des Berufungsgerichts ist Kernpunkt des Streites die Frage, ob "M[REDACTED]", wie die Klägerin behauptet, hart am H[REDACTED]-Zug hochgefahren oder, wie die Beklagten behaupten, erst dicht vor dem Talfahrer quer hinüber zur rechten Seite gegangen sei. Das Berufungsgericht tritt insoweit im vollen Umfang den Feststellungen und Schlußfolgerungen des Rheinschifffahrtsgerichts bei, das auf Grund der von ihm eingehend gewürdigten Beweisaufnahme die Behauptungen der Klägerin für erwiesen und die der Beklagten für widerlegt erachtet. Im angefochtenen Urteil wird festgestellt (S. 18), daß "M[REDACTED]" den Kahn "H[REDACTED] 15" in 20 bis 30 m Abstand passiert habe und dann mit dem Näherkommen des Talfahrers schließlich bis auf 6 bis 8 m an den Kahn "H[REDACTED] 81" herangegangen sei. Das MTS "M[REDACTED]" habe im letzten Augenblick, als es schon mit zwei Drittel seiner Länge an "H[REDACTED] 81" vorbei gewesen sei, scharf Backbordkurs genommen, so daß es bei der Kollision etwa 30 ° aus der Fahrtrichtung gekommen sei. Die kollidierenden Schiffe seien dabei geringfügig über die in Bucht hängenden, vom Boot zu "H[REDACTED] 81" gehenden Stränge gefahren. Eine Bestätigung seiner auf Grund der Zeugenaussagen gewonnenen Überzeugung sieht das Berufungsgericht darin, daß nach der Kollision mit "W[REDACTED]" "M[REDACTED]" mit seinem Raum 4 gegen den Bug von "H[REDACTED] 81" geraten ist, was nicht möglich gewesen wäre, wenn der Unfall sich so zugetragen hätte, wie die von den Beklagten vorgelegte Unfallskizze es darstelle.

2. Die von der Revision gegen diese Feststellungen erhobenen Verfahrensrügen sind unbegründet.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe einen Sachverständigen hören müssen, bevor es die Unfallskizze der Beklagten habe beiseiteschieben wollen. Es bedarf jedoch keiner besonderen Sachkunde, um auf den ersten Blick zu erkennen, daß, wenn sich der Unfall so ereignet hätte, wie in der Skizze dargestellt, "M[REDACTED]" nicht mit dem Raum 4 gegen den Bug von "H[REDACTED] 81" hätte geraten können. Das bedarf auch keiner weiteren Begründung.

Ebensowenig brauchte das Berufungsgericht einen Sachverständigen zu hören, um feststellen zu können, daß "M[REDACTED]" in einer Entfernung von nur 6 bis 8 m von "H[REDACTED] 81" sich um 30 ° abdrehen konnte, ohne zunächst mit "H[REDACTED] 81" zusammenzustoßen. Das Boot "H[REDACTED] II" hatte das Schleppen eingestellt, so daß der Kahn "H[REDACTED] 81" sich jedenfalls nicht stärker vorwärts bewegte als "M[REDACTED]". "M[REDACTED]" konnte daher scharf Backbordkurs nehmen und bei der Kollision zusammen mit "W[REDACTED]" vor dem Bug von "H[REDACTED] 81" über die in Bucht hängenden Stränge fahren, ohne zunächst gegen den Kahn "H[REDACTED] 81" zu stoßen, gegen dessen Bug sie erst nach dem Zusammenprall mit "W[REDACTED]" getrieben wurde.

Der Aussage der 19 jährigen Tochter des Schiffsführers Mü[REDACTED] von MS "Wi[REDACTED]" ist das Berufungsgericht nicht gefolgt, da diese Zeugin widerspruchsvolle Angaben gemacht hat. Die Bemerkung im angefochtenen Urteil, die Zeugin sei zum ersten Mal auf dem Rhein gewesen, ist nur beiläufiger Natur. Auch das Rheinschiffahrtsgericht, das die Aussage der Zeugin richtig dahin wiedergibt, daß sie zum ersten Mal auf dem Niederrhein gefahren sei, hat ihrer Bekundung keinen entscheidenden Wert beigelegt.

Die Bekundung des Zeugen Mü[REDACTED] hat das Berufungsge-

richt entgegen den Ausführungen der Revision richtig wiedergegeben, jedoch seine Schilderung ohne Rechtsfehler nicht für überzeugend gehalten.

Wenn die Revision meint, das Berufungsgericht gehe zu Unrecht davon aus, daß die Besatzungsmitglieder von "Ma[REDACTED]", von "M[REDACTED]" und der H[REDACTED]-Schiffe im großen und ganzen übereinstimmend ausgesagt hätten, da im angefochtenen Urteil nicht ausgeführt sei, worauf sich diese Übereinstimmung überhaupt beziehe, so hat die Revision übersehen, daß das Berufungsgericht hier nochmals ausdrücklich auf das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts verweist; dieses hat die Zeugenaussagen namentlich hinsichtlich des Seitenabstandes zwischen "M[REDACTED]" und den H[REDACTED]-Kähnen ausführlich wiedergegeben und die kleineren Abweichungen in den Aussagen ohne Rechtsfehler für unerheblich gehalten.

Schließlich meint die Revision, gegen die Annahme des Berufungsgerichts spreche der Erfahrungssatz, daß ein Schiffer nicht ohne erkennbaren Grund plötzlich einen falschen Kurs einschlage. Die Revision übersieht, daß das Berufungsgericht den Grund für den Kurswechsel von "W[REDACTED]" in einer objektiv unrichtigen und fahrlässig falschen Einschätzung der Situation durch seine Schiffsführung gesehen hat; diese habe sich durch die scheinbare Zusammendrängung der Lichter auf engem Raum, die durch die gleich unterhalb der Unfallstelle beginnende Linksbiegung des Stromes bewirkt worden sei, irreführen lassen. Damit hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler einen genügenden Grund für das irrige und fahrlässige Verhalten der Schiffsführung von "W[REDACTED]" aufgezeigt.

3. Halten somit die Feststellungen des Berufungsgerichts über den Fahrtweg von "M[REDACTED]" der rechtlichen Nachprüfung

stand, so folgt daraus, daß die Schiffsführung von "M[REDACTED]" entgegen der Ansicht der Revision weder gegen die Vorschriften über die Stromüberquerung (§ 49 mit § 47 RSchPVO) noch gegen die über das Verbot der Kursänderung (§ 37 Abs. 2) verstoßen hat. "M[REDACTED]" hatte den Übergang nach rechtsrheinisch bereits beendet, als sie in einem Seitenabstand von 20 - 30 m den Kahn "H[REDACTED] 15" passierte. Sie befand sich dabei nicht fast in der Mitte des Fahrwassers, wie die Revision behauptet, sondern eindeutig im rechtsrheinischen Drittel des Fahrwassers. Es kann also keine Rede davon sein, daß sich "M[REDACTED]" noch auf Querfahrt befand, als während seiner Fahrt zwischen dem zweiten und ersten Anhang des H[REDACTED]-Zuges die Lichter von "W[REDACTED]" erstmalig weiter oben in Erscheinung traten (Berufungsurteil S. 17). Solange "W[REDACTED]" nicht gesichtet wurde, hatte "M[REDACTED]" keinen Anlaß, näher an den H[REDACTED]-Zug heranzufahren. Nach Insichtkommen von "W[REDACTED]" hat sich "M[REDACTED]" dem Schleppzug immer mehr genähert, so daß sie schließlich in der Höhe des Kahnes "H[REDACTED] 81" nur noch 6 - 8 m von dem Kahn entfernt war. Diese Annäherung hat sich auf einer Fahrstrecke von mehreren hundert Metern vollzogen. Darin lag weder eine (Fortsetzung der) Querfahrt noch eine nach § 37 Nr. 2 verbotene Kursänderung, wie die Revision meint. Im Augenblick des Insichtkommens schlossen die Kurse von "M[REDACTED]" und "W[REDACTED]" die Gefahr eines Zusammenstoßes durchaus nicht aus. Unter diesen Umständen hatte das bergfahrende MTS "M[REDACTED]" dem Talfahrer "W[REDACTED]" nach § 38 den Weg zu weisen. Da "M[REDACTED]" dem "W[REDACTED]" den Weg zur Vorbeifahrt an Steuerbord wies, war es nur sachgemäß, wenn "M[REDACTED]" näher an den Schleppzug beiging, um dadurch dem Talfahrer einen geeigneten Weg freizulassen.

II. Überholvorgang.

Die Einhaltung dieses Fahrtweges, die nach der richtigen Auffassung des Berufungsgerichts entgegen der Meinung der Revision den Kernpunkt des Streites der Parteien in den Tatsacheninstanzen dargestellt hat, genügt für sich allein freilich, was auch das Berufungsgericht nicht übersehen hat, nicht, um die Fahrweise von "M[REDACTED]" als nautisch fehlerfrei anzuerkennen. Denn das Begegnen mit dem Talfahrer "W[REDACTED]" fällt mit dem Überholen des H[REDACTED]-Zuges zusammen. Gewährt das Fahrwasser nicht unzweifelhaft hinreichenden Raum (§ 37) für gleichzeitiges Begegnen und Überholen, so muß der Überholende das begonnene Überholmanöver abbrechen. Zwar besteht nach der Rechtsprechung des Senats (VersR 1957, 194; 1960, 594) auch in der Rheinschiffahrt kein Rechtssatz, daß der Überholende die Gefahr des Überholmanövers in dem Sinn zu tragen habe, daß er sich im Falle eines Zusammenstoßes oder der Fernschädigung zu entlasten habe. Dies hat die Revision bei ihren Ausführungen über die Entlastungspflicht der Schiffsführung von "M[REDACTED]" anscheinend übersehen. Wohl aber hat beim Zusammentreffen von Überholen und Begegnen der Überholende und nicht der Gegenfahrer die Voraussetzung des unzweifelhaft hinreichenden Raumes zu beweisen, wozu u.a. der Beweis für den Standort der im Raum befindlichen Fahrzeuge gehört (BGHVersR 1960, 595). Da insoweit die Klägerin beweispflichtig ist, ist der Satz im angefochtenen Urteil, "... wäre es Sache der Beklagten gewesen, einen ausreichenden Grund darzutun und zu beweisen, der geeignet wäre, ihr Verhalten (Nichtbeachtung des Blinksignals von "M[REDACTED]") zu rechtfertigen", rechtlich nicht unbedenklich. Er gefährdet aber nicht den Bestand des angefochtenen Urteils, da dieses seine Entscheidung nicht auf die Beweislast abstellt, sondern auf Grund des Beweisergebnisses aus-

drücklich feststellt, daß "W[REDACTED]" durchaus die Möglichkeit gehabt hätte, "M[REDACTED]" weisungsgemäß an Steuerbordseite zu passieren. Das Berufungsgericht hat sich seine Überzeugung nach eingehender Würdigung der Zeugenaussagen gebildet. Insbesondere hat es die Aussage des Zeugen Kü[REDACTED] im Verklarungsverfahren gewürdigt (eine solche in der "Hauptverhandlung" des Strafverfahrens, die die Revision als übersehen bezeichnet, liegt nicht vor, da eine Hauptverhandlung noch nicht stattgefunden hat und das auf Bl. 41 der Strafakten befindliche Protokoll eine Abschrift des Vernehmungsprotokolls des Verklarungsverfahrens ist) und sich im Rahmen seiner Beweiswürdigung gehalten, wenn es die Bekundung dieses Zeugen, hinter dem MS "Wi[REDACTED]", das 80 m seitlich des H[REDACTED]-Bootes gefahren sei, seien "auch noch ein paar Motorschiffe" gefahren, als zu unpräzise ansieht, um seine gegenteilige Überzeugung zu erschüttern. Die Aussagen der Zeugen D[REDACTED] und K[REDACTED] sind rechtsfehlerfrei gewürdigt. Die Behauptung der Revision, der Zeuge He[REDACTED] habe im Verklarungsverfahren eingestanden, daß weiter unterhalb viele Fahrzeuge gefahren seien, ist aktenwidrig. Zur Bildung seiner Überzeugung hat das Berufungsgericht insbesondere den Umstand verwertet, daß der Kapitän von "W[REDACTED]" und die übrigen Besatzungsmitglieder dieses Schiffes über die angebliche Belegung des Reviers nichts bekunden konnten. Im übrigen ergibt auch die von den Beklagten vorgelegte Unfallskizze, daß "W[REDACTED]" gefahrlos an "M[REDACTED]" hätte vorbeifahren können, wenn er seinen Kurs beibehalten hätte. Nicht einmal der dort als vor Anker liegend eingezeichnete Kahn "Mar[REDACTED]-E[REDACTED]" hätte die Vorbeifahrt von "W[REDACTED]" gestört, ganz abgesehen davon, daß es das Berufungsgericht für ganz unglaubwürdig hält (Urteil S. 10), daß dort mitten im Fahrwasser Schiffe gelegen hätten.

Die Revision geht selbst davon aus, daß der Zwischenraum zwischen dem H-Boot und dem gleichfalls zu Berg fahrenden MS "Wi", den "W" durchfahren hat, 50 bis 60 m betragen hat. Dann konnte aber MS "W", das unstreitig dicht an "Wi" vorbeifuhr, auch bei Beibehaltung seines Kurses gefahrlos sowohl an "M" als auch an dem angeblich dort, aber weiter stromwärts als "Wi" stillliegenden Kahn "Ma-E" vorbeifahren, wie ein Blick auf die von der Beklagten vorgelegte Unfallskizze ergibt, wenn man dort die Lage von "M" richtig einzeichnet. Es kommt daher auf die Längsentfernung zwischen "M" und "Wi" nicht an. Im übrigen wäre nach dieser Skizze für "W" auch noch die Möglichkeit gegeben gewesen, nach der Vorbeifahrt an "Wi" vor der Begegnung mit "M" nach Backbord zu gehen.

Die Revision meint weiter, "M" hätte den Überholvorgang abbrechen müssen, weil ihre Schiffsführung damit hätte rechnen müssen, daß für einen schnell fahrenden Talfahrer die Orientierung bei Nachfahrten schwierig sei und der Führer von "M" schon vorher den Eindruck gehabt habe, als ob sich der Talfahrer durch die Bergfahrt "schlängelte". Es kann dahinstehen, ob sich die Schiffsführung von "W" überhaupt auf ihr eigenes verkehrswidriges Verhalten (nach Ansicht des Berufungsgerichts hätte "W" die Fahrt einstellen müssen, die er als einziger Talfahrer fortgesetzt hatte) berufen kann, um ein Verschulden der Schiffsführung von "M" darzutun. Keinesfalls brauchte letztere damit zu rechnen, daß ihre klare Blinklichtweisung von "W" mißachtet werden würde. Auch wenn sie in Rechnung zog, daß die Orientierungsmöglichkeit für den Talfahrer schwieriger war als für sie selbst, da sie die Lage, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, in größerer Nähe durchaus beur-

teilen konnte, so durfte sie darauf vertrauen, daß der Tal-
fahrer erst recht sich an die von ihr gegebene Weisung hal-
ten würde, zu deren Befolgung er nach § 39 Nr. 1 verpflich-
tet war.

Nach alldem konnte die Schiffsführung von "M[REDACTED]"
davon ausgehen, daß Überholen und gleichzeitiges Begegnen
gefahrlos vonstatten gehen würden (§ 42). Eine Schuld an
der Kollision kann ihr nicht beigemessen werden.

III. Verschulden der Schiffsführung von "W[REDACTED]".

Mit der nautisch einwandfreien Fahrweise von "M[REDACTED]"
steht gleichzeitig das Verschulden der Schiffsführung von
"W[REDACTED]" fest. Sie hat ohne rechtfertigenden Grund die klare
Weisung des Bergfahrers zur Begegnung an Steuerbord mißach-
tet (§§ 38 Nr. 3, 39 Nr. 1) und versucht, nach Steuerbord
auszuweichen, was zu den beiden Kollisionen und damit zu
dem von der Klägerin erlittenen Schaden geführt hat. Der
Klage ist daher mit Recht dem Grunde nach stattgegeben wor-
den (§§ 92, 114 BSchG, § 735 HGB, §§ 823 Abs. 1, 840 BGB,
§ 304 ZPO).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke