

Verkündet
am 17. Januar 1963
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2125 093

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

In dem Rechtsstreit

der Firma N. V. Reederij v/h J. H. K. [REDACTED] in
R. [REDACTED], M. [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand.

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

gegen

1. Communauté de Navigation Française R. [REDACTED]
in S. [REDACTED],

2. den Kapitän Josef S. [REDACTED], Führer von MS "Bäle",

Beklagte und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 17. Januar 1963 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Marr, Dr. Reinicke und Dr. Bukow
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 19. Mai 1961
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am Vormittag des 5. Oktober 1957 war am Wahrschau-Posten an der Wirbelley (km 542,95; RhSchPVO § 131 Nr. 1) gegenüber Bacharach das Fahrwasser für die Talfahrt wegen eines Schiffsunfalls, der sich weiter unterhalb zuge tragen hatte, gesperrt, während es für die Bergfahrt freigegeben war (rote Tafel mit wagerechtem weißem Streifen für die Talfahrt und grüne Tafel mit senkrechtem weißem Streifen für die Bergfahrt, § 132 Nr. 2 Abs. 2 mit Bild 108 und 109). Infolgedessen war der linksrheinische Liegeplatz bei Bacharach (km 543,0 bis 543,3) mit einer Anzahl von Fahrzeugen belegt. Das im Eigentum der Erstbeklagten stehende und von dem Zweitbeklagten verantwortlich geführte MS "Bäle" (70 m lang, 9 m breit, 2100 PS, 2,60 m Tiefgang) fuhr von Bingen kommend enkel zu Tal. Der "Bäle" folgte in einem Abstand von etwa 250 m das MS "Vallendar". Als die Führung von "Bäle" etwa in einer Entfernung von 50 m das Sperrzeichen erkannte, gab sie das erste Backbordwende signal. "Bäle" ließ das zunächst zu berg kommende MS "Griesalp" passieren, gab ein weiteres Backbordwende signal und begann unter Zuhilfenahme des Bugankers aufzudrehen. Kurz vor oder während des Einschwoicns - das ist streitig - kam von "Bäle" aus das der Klägerin gehörige MS "Frankonia" bergfahrend auf 120 bis 150 m Entfernung in Sicht, der das MS "Carl Geldner" folgte. Für die Bergfahrt war durch die auf der Wahrschau-Station zusätzlich gesetzte rote Flagge angezeigt, daß sich ein einzelner Talfahrer der Wirbelley näherte und wegen des gesetzten Sperrzeichens aufdrehen mußte (§§ 59, 131 Nr. 2, § 132, Nr. 1 b, Bild 106). "Frankonia" versuchte einen Zusammenstoß mit "Bäle" zu vermeiden, indem sie mit der Maschine zurückschlug und hart Backbordkurs nahm. Trotzdem geriet bei km 543,130 das Steuerbordvorderschiff von "Frankonia" gegen das Steuerbordhinterschiff von "Bäle",

wobei an "Frankonia" die Seitenplatten aufgerissen wurden. Durch den Anprall und das harte Ausweichmanöver lief "Frankonia" am rechten Ufer auf; sie wurde später freige-
turnt.

Die Klägerin ist der Ansicht, "Båle" sei zu schnell gefahren und habe an der unübersichtlichen und durch die Stillieger verengten Stelle nicht aufdrehen dürfen. Unter Berücksichtigung eines etwaigen eigenen Mitverschuldens von 1/4 hat die Klägerin beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 11.069 hfl nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden der Schiffsführung von "Båle" und machen allein die Schiffsführung von "Frankonia" für den Zusammenstoß verantwortlich.

Das Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, dessen Zuständigkeit die Parteien vereinbart haben, hat unter Abweisung der Klage im übrigen den Zahlungsanspruch in Höhe von 2/5 des Gesamtschadens von "Frankonia" dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe die Klage im vollen Umfange abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Wegen der Sperrung der Talfahrt habe "Båle" aufdrehen müssen. Ein sachgemäßes Aufdrehen unter Zuhilfenahme des Burgankers sei erst auf dem üblichen Drehplatz in Höhe der Wahrschau-Station möglich gewesen. Vor Erkennen des Sperrzeichens habe "Båle" keine Veranlassung gehabt, langsam zu tun. Von da an habe "Båle" das Aufdrehmanöver eingeleitet; ihre Schiffsführung



habe Aufdrehsignal gegeben und die Fahrt stark vermindert. Zwischen km 542 und 543,0 sei nach dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen, dem sich das Berufungsgericht anschließt, wegen der starken Strömung und der zerklüfteten Felssohle ein Aufdrehen nicht zumutbar und werde nur im äußersten Notfall versucht. Das Manöver müsse durch Herabsetzen der Fahrstufe bis zur Achtungsstufe und mit einem Kurs zur rechten Fahrwasserseite vorbereitet werden. "Bäle" habe sich in die Bergfahrt einordnen und auch abwarten müssen, bis nach dem ersten Wendesignal die ihr folgende Talfahrt sich auf das bevorstehende Drehmanöver eingestellt habe. Eine Notwendigkeit, vor dem üblichen Drehplatz aufzudrehen, habe nicht bestanden. Der Bacharacher Liegeplatz sei nicht überbelegt gewesen, es habe dort eine nutzbare Fahrwasserbreite von etwa 130 m zur Verfügung gestanden. Für das Wendemanöver selbst sei eine Strecke von 150 bis 200 m benötigt gewesen. Es sei kein Anhalt dafür vorhanden, daß die Führung von "Bäle" schuldhaft gezögert habe die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Die Wahrschau zeige dem Bergfahrer die ankommende Talfahrt an, nicht umgekehrt. Da die Talfahrt durch kein Zeichen auf die herannahende Bergfahrt hingewiesen werde, könne sie nicht für die mangelnde Rücksichtnahme des auf das Aufdrehmanöver der Talfahrt hingewiesenen Bergfahrers verantwortlich oder mitverantwortlich gemacht werden. "Frankonia" habe die auf der Wahrschau-Station gesetzten Zeichen nicht genügend berücksichtigt. Wegen der Strombiegung seien die Sichtverhältnisse denkbar schlecht, auch könne unterstellt werden, daß akustische Zeichen schlecht bemerkbar seien. Gerade deswegen würden auf der Wahrschau-Station Zeichen gesetzt. Durch diese sei klargestellt gewesen, daß sich ein einzeln zu Tal kommendes Fahrzeug der Wirbelley nähere und wegen der Sperrung auf dem üblichen Drehplatz aufdrehen müsse. "Frankonia" hätte sich daher vorsichtig bis zur

Sichtgewinnung herantasten müssen. Der Lotse Erlénbach von "Frankonia" habe nach seiner glaubwürdigen Darstellung das MS "Båle" erstmals auf 150 - 200 m Entfernung schräg im Strom liegend gesehen, als MS "Frankonia" in Höhe der roten Tonne bei km 543,270 gefahren sei. Wegen dieser erkannten Schräglage habe die Führung von "Frankonia" nicht erwarten können und dürfen, daß "Båle" nach Passieren von "Griesalp" auch noch die "Frankonia" vor dem Aufdrehen werde vorbeilassen. "Frankonia" hätte bereits in Höhe des (bei km 543,380 befindlichen) Hinweisschildes ihre Fahrt bis zur Wegnahme der roten Flagge stoppen oder jedenfalls nur langsam und vorsichtig weiterfahren dürfen. Statt dessen habe "Frankonia" seine volle Fahrt zunächst beibehalten und sei noch bei km 543,2 mit rund 8 km/h gefahren. Der Zusammenstoß sei daher allein auf das nautisch fehlerhafte Verhalten der Schiffsführung von "Frankonia" zurückzuführen, während der Führung von "Båle" kein Schuldvorwurf gemacht werden könne.

II. Die Revi-ion glaubt in den Feststellungen des Berufungsgerichts einen offenen Widerspruch sehen zu können, der zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen müsse. Das Berufungsgericht habe einerseits festgestellt, "Båle" habe für das Aufdrehen eine Strecke von 150 bis 200 m benötigt, andererseits habe es festgestellt, die beiden Schiffe seien erst auf 120 bis 200 m in Sicht gekommen. Nach diesen Feststellungen hätte "Båle" zwangsläufig mit jedem linksrheinisch bergwärts fahrenden Schiff kollidieren müssen, selbst wenn dieses Schiff zu Beginn des Aufdrehmanövers überhaupt keine Fahrt über Grund mehr gemacht hätte. Das Aufdrehmanöver sei daher unzulässig gewesen, da es in einen Flußteil hineingeführt habe, der vor Beginn des Manövers noch nicht habe eingesehen werden können.

III. Der Revisionsangriff kann keinen Erfolg haben.

Nach § 46 Nr. 1 RhSchPVO ist das Wenden zu Berg unbeschadet der Nummern 2 und 3 nur gestattet, wenn der übrige Verkehr dies zuläßt. Nach § 46 Nr. 2 ist auf unübersichtlicher Strecke das Wenden gestattet, jedoch muß es rechtzeitig durch Tonsignale angekündigt werden. Voraussetzung für die Zulässigkeit des Wendemanövers ist in diesem Falle, wie sich aus § 46 Nr. 3 ergibt, daß andere Fahrzeuge, die durch das Wendemanöver behindert werden, durch Geschwindigkeitsverminderung und Kursänderung eine gefahrlose Durchführung des Manövers ermöglichen können. Im vorliegenden Fall besteht die Besonderheit, daß "Bâle" wegen Sperrung der Talfahrt gezwungen war, die Fortsetzung ihrer Fahrt abubrechen und aufzudrehen (§§ 59, 132 Nr. 2 Abs. 2). Die Wahrschau zeigte der bergfahrenden "Frankonia" die Annäherung von Talfahrern an, nicht aber umgekehrt (§ 131 Nr. 2).

Nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen hat sich die Schiffsführung von "Bâle" nautisch einwandfrei verhalten. Ihre Absicht, auf dem üblichen Drehplatz an der Wirbelley zu wenden, war nautisch unbedenklich; es war ihr nicht zuzumuten, ein gefährliches Wendemanöver weiter oberhalb vorzunehmen, da weder die Schiffsansammlung am Liegeplatz noch die nutzbare Fahrwasserbreite dem Aufdrehen an dem üblichen Wendeplatz entgegenstanden. Sie hat zunächst durch ein erstes Backbordwendesignal das beabsichtigte Aufdrehen rechtzeitig angekündigt, die Fahrt vermindert und den für das Aufdrehen erforderlichen Kurs nach rechtsrheinisch genommen. Mit dem Wenden konnte "Bâle" erst nach der Begegnung mit "Griesalp" beginnen, so daß bei der für das Aufdrehen benötigten Strecke eine geringfügige Überschreitung des Sperrsignals unvermeidlich war.

In diesem Zeitpunkt konnte allerdings die Schiffsführung der rechtsrheinisch fahrenden "Båle" das Fahrwasser unterhalb der Wirbelley nicht einsehen. Trotzdem war das Wendemanöver nach § 46 zulässig, da "Båle" nochmals Backbordwendesignal gab und darauf vertrauen konnte, daß sich nicht sichtbare Bergfahrt auf das Wendemanöver einstellen könne und werde. Ein Vorwurf gegen die Schiffsführung von "Båle" kann nicht daraus hergeleitet werden, daß akustische Zeichen wegen der Flußbiegung schlecht wahrnehmbar waren, wie das Berufungsgericht zugunsten der Klägerin unterstellt hat. Schon wegen der auf der Wahrschau-Station gesetzten Flaggen konnte die Schiffsführung von "Båle" sich darauf verlassen, daß einem etwaigen Bergfahrer die Annäherung eines aufdrehenden Talfahrers angezeigt und ihm klar erkennbar war, daß der Talfahrer zu Berg wenden mußte. Da diese Flaggen, wie unbestritten ist, rechtzeitig gesetzt waren, konnte die Führung von "Båle" darauf vertrauen, daß ein etwaiger Bergfahrer durch Fahrtverminderung und Kurs am rechtsrheinischen Ufer, wie ihn das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen für geboten gehalten hat, die gefahrlose Durchführung des Manövers ermöglichen würde. Sie brauchte nicht damit zu rechnen, daß ein Bergfahrer seine Fahrt nicht genügend herabsetzen und dadurch in den Bereich ihres Drehkreises hineinfahren würde. Aus alledem ergibt sich, daß das Aufdrehmanöver zulässig war und unter Wahrung der nautischen Sorgfaltspflicht vorgenommen worden ist. Das Berufungsgericht hat recht, wenn es zu der Auffassung gekommen ist, daß gegen den Beklagten zu 2 kein Schuldvorwurf erhoben werden kann.

Der von der Revision behauptete Widerspruch im angefochtenen Urteil liegt nicht vor. Die Revision beachtet nicht, daß in dem Zeitpunkt, in dem die Besatzung von

"Frankonia" das MS "Bäle" auf 150 bis 200 m Entfernung in Sicht bekam, "Bäle" bereits im Wenden begriffen war, da sie in diesem Augenblick nach der Feststellung des Berufungsgerichts schräg und nicht, wie die Klägerin behauptet hatte, gestreckt im Strom lag. Sie hatte also bereits einen erheblichen Teil der von ihr zum Drehen benötigten Strecke von 150 bis 200 m hinter sich. Daß der Zusammenstoß, der bei km 543,130 stattgefunden hat, vermieden worden wäre, wenn "Frankonia" von der Höhe des Hinweisschildes (km 543,380) bis zum Inblickkommen von "Bäle" in Höhe der roten Tonne (km 543,270) vorsichtig und langsam gefahren wäre, hat das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei angenommen; die Revision ist selbst mit Recht der Ansicht, daß das im letzten Augenblick von "Frankonia" vorgenommene Backbordausweichmanöver "um ein Haar" gelungen wäre. Die Angriffe, die die Revision gegen die Ausführungen im angefochtenen Urteil über die Geschwindigkeit von "Frankonia" richtet, bewegen sich auf dem ihr verschlossenen Gebiet der Beweiswürdigung.

IV. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Reinicke Dr.Bukow