

11

# BUNDESGERICHTSHOF 2031 067

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 140/67

## URTEIL

Verkündet am

16. Dezember 1968  
Heil,  
Justizhauptsekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Eugene und Witwe Frans M [REDACTED], A [REDACTED],  
P [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffseigentümer Johan van de W [REDACTED], R [REDACTED],

2. den Schiffsführer Franciscus van de W [REDACTED], R [REDACTED],  
B [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Dezember 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 19. Mai 1967 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 nimmt aus eigenem und übertragenem Recht die Beklagten aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 15. Januar 1964 gegen 24 Uhr auf dem Rhein bei km 765,6 - Krefeld-Uerdingen - ereignet hat.

Die Klägerin ist Eigentümerin des 960 t großen MS "Zuidland". Im Eigentum des Beklagten zu 1 steht das am Unfalltage vom Beklagten zu 2 geführte MS "Mejo III" (943 t).

Zur Unfallzeit befand sich MS "Mejo III" mit 482 t beladen bei einem Tiefgang von 1,76 m auf Bergfahrt. Ihm entgegen kam das mit 171 t beladene MS "Zuidland" (Tiefgang 1,20 m). Beide Schiffe hatten ihre Positions-

lichter gesetzt. Sie fuhren etwa Fahrwassermitte. Der Rhein führte Niedrigwasser. In Stromrichtung gesehen verläuft der Rhein im genannten Bereich in einer starken Rechtskrümmung. Die mindestens 150 m breite Fahrwasserrinne nimmt in diesem Bogen die linksrheinische Hälfte des etwa 350 m breiten Strombettes ein und reicht wegen des rechtsrheinisch gelegenen Mündelheimer Grundes, der weit in das Wasser hineinragt, nur wenig über die gedachte Mittellinie des Stromes hinaus. Die Bergfahrt benutzt im Bereich der Stromkrümmung üblicherweise den zum rechtsrheinischen Ufer und demnach im Innenbogen gelegenen Teil der Fahrwasserrinne.

Nach dem Passieren der Uerdinger Brücke (km 764,04) nahm MS "Zuidland" das MS "Mejo III" wahr. Sein am Ruder stehender Schiffsführer bemerkte infolge des Stromverlaufs zunächst nur das Topplicht und das rote Backbordpositionslicht des Bergfahrers. Als auf MS "Mejo III" auf Steuerbordseite ein weißes Licht eingeschaltet wurde - ob das Licht blinkte, ist zwischen den Parteien streitig -, erwiderte MS "Zuidland" mit Blinklicht. Die Entfernung zwischen beiden Schiffen betrug zu dieser Zeit etwa 800 bis 1 000 m. Das Blinklicht wird auf MS "Mejo III" mit einer neben dem Ruderschaft aufgehängten Lampe gegeben, die allseits gut zu sehen ist. Die Lampe kann gleichzeitig als Steuerbordankerlicht verwendet werden. Durch ein im Maschinenraum vorzunehmendes Umstecken der Leitung kann von festem Licht zu Blinklicht und umgekehrt übergegangen werden.



In der Annahme, MS "Mejo III" richte seinen Kurs nach Steuerbord, nahm MS "Zuidland" Kurs auf das rechtsrheinische Ufer, um die Begegnung auf Backbord vorzunehmen. Dabei geriet MS "Zuidland", mit dem Bug zum rechten Rheinuferweisend, quer vor MS "Mejo III", das mit seinem Vordersteven mittschiffs in die Backbordseite von MS "Zuidland" fuhr. Anschließend geriet MS "Zuidland" mit dem Vorschiff rechtsrheinisch auf Grund. Beide Schiffe erlitten Schaden, MS "Zuidland" auch an der Ladung. MS "Mejo III" wurde anschließend zu neuer Reise ausgesandt.

Die Klägerin meint, die Schuld an dem Zusammenstoß trage mindestens zur Hälfte der Schiffsführer von "Mejo III". Sie behauptet: Als der Schiffsführer von MS "Zuidland" festgestellt habe, daß das Steuerbordlicht auf dem inzwischen bis auf ca. 700 m herangekommenen Bergfahrer nicht geblinkt habe und dieser nach Steuerbord gefahren sei, habe er sein Blinklicht wieder ausgeschaltet. Gleichzeitig habe MS "Zuidland" ein mit einem Lichtsignal gekoppeltes akustisches Steuerbordsignal gegeben und seinen Kurs nach rechtsrheinisch gerichtet, um die Begegnung auf Backbord vorzunehmen. MS "Mejo III" habe das Signal nicht erwidert, jedoch noch mehr nach Steuerbord gehalten. In einem Abstand von 200 bis 250 m habe MS "Mejo III" ohne Signal seinen Kurs plötzlich nach Backbord gerichtet. MS "Zuidland" habe versucht, die Maschine voll zurücklaufen zu lassen, aber den Zusammenstoß nicht verhindern können. Kurze Zeit nach der Anfahrung habe auf MS "Mejo III" das bis dahin starre Steuerbordlicht zu blinken begonnen.

Die Klägerin verlangt Ersatz der mit umgerechnet auf 123.958,93 DM bezifferten Hälfte des Gesamtschadens und beantragt festzustellen, daß die Beklagten zum Ersatz der Hälfte alles weiteren Schadens verpflichtet sind.

Die Beklagten haben ihren Klageabweisungsantrag auf folgende Darstellung gestützt: MS "Mejo III" habe, etwa 1 000 m von MS "Zuidland" entfernt, sein Blinklicht eingeschaltet. MS "Zuidland", auf ca 800 m herangekommen, habe das Blinklicht erwidert. MS "Mejo III" sei nach Backbord beigegangen. Als MS "Zuidland" auf 100 bis 150 m herangekommen sei, sei es plötzlich hart zum rechten Ufer hinübergefahren und dadurch gegen den Bug von "Mejo III" geraten, obwohl der Führer von "Mejo III" seine Maschine auf Rückwärtsgang gestellt habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Zahlungsansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsantrag entsprochen. Es hat u.a. angenommen, die Beklagten seien für ihre Behauptung, der Talfahrt das Blinklicht gezeigt zu haben, beweispflichtig, hätten aber diesen Beweis nicht geführt. Das Rheinschiffahrtsobbergericht hat die Klage abgewiesen.

Mit der Revision will die Klägerin die Wiederherstellung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts erreichen. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht anscheinend davon aus, daß die Klägerin für ihre Behauptung, der beklagte Schiffsführer von "Mejo III" habe nicht geblinkt und daher die Begegnung an Backbord verlangt, beweispflichtig ist. Das ist richtig; die gegenteilige Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts ist rechtsirrig, wie der Senat in dem gleichzeitig verkündeten Urteil II ZR 141/67 des näheren dargelegt hat.

II. Das Berufungsgericht hält die Behauptung der Klägerin, der Beklagte habe nicht geblinkt, für widerlegt. Die Beweiswürdigung des angefochtenen Urteils unterliegt jedoch rechtlichen Bedenken.

1. Entscheidend für die Feststellung des Berufungsgerichts über das Blinken des Bergfahrsers war, daß es zu "der sicheren Überzeugung" gekommen ist, daß der Schiffsführer des Talfahrzeuges ein ständiges weißes Licht nicht mit einem Blinklicht erwidert hätte; sich so zu verhalten, wie der Schiffsführer von "Zuidland" bekundet habe, widerspreche jeglicher Übung und Lebenserfahrung. Zwar sei es "in der Tat verwunderlich", daß der Schiffsführer von "Zuidland" "die Polizei unmittelbar nach dem Unfall darauf habe hinweisen können ..., MS "Mejo III" habe nicht geblinkt." Jedoch "inhaltlich stärker" als dieser letztere Umstand sei der Schluß, der aus dem (vorübergehenden) Blinken des Talfahrers gezogen werden müsse.

Diese Überlegung hält sich nicht frei von Denkfehlern. Das Berufungsgericht hätte bei der Würdigung des

Vortrags der Klägerin bedenken müssen, daß es außergewöhnlich ist, wenn ein Schiff an Steuerbordseite dort, wo das Blinklicht angebracht ist, ein ständiges weißes Licht zeigt, ein Vorgang, der mit der Vorschrift des § 25 RhSchPVO nicht vereinbar ist. Es unterstellt selbst, daß die Verwendung derselben Lampe als Blinklicht und (ständiges) Ankerlicht unüblich sei. Wenn dem aber so ist, so hat der Schiffsführer von "Zuidland" mit seinem eigenen Blinken auf einen ungewöhnlichen Vorgang reagiert. Wie sich jemand in einer ungewöhnlichen, den gesetzlichen Vorschriften widersprechenden Lage zu verhalten hat und verhält, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Für die Reaktion gegenüber einer so außergewöhnlichen, nur ganz ausnahmsweise und selten vorkommenden Lage, wie im vorliegenden Fall, kann sich keine "Übung" entwickeln. Auch die Annahme, daß sich jemand nach der "Lebenserfahrung" in einer bestimmten Weise verhält, setzt voraus, daß er sich in einer nicht gerade selten vorkommenden Lage befindet. Gewiß ist es fehlsam, auf das Zeigen eines ständigen weißen Lichtes auf Steuerbordseite mit einem Blinken zu antworten. Aber in ungewöhnlichen Lagen wird oft fehlsam gehandelt. Legt man den Vortrag der Klägerin zugrunde, so hat der Schiffsführer von "Zuidland" in weiter Entfernung vom Bergfahrer dessen ständiges weißes Licht zunächst offensichtlich für ein Blinklicht gehalten, wobei zu seinem Irrtum beigetragen haben mag, daß die Bergfahrt am rechtsrheinischen Grund hochzufahren pflegt. Beim Näherkommen hat er nach kurzer Zeit seinen Irrtum erkannt und daher sein Blinklicht ausgeschaltet, da er (immer nach diesem Vortrag) angenommen hat, der nicht blinkende Bergfahrer verlange die Begegnung an Backbord. Dem Beru-

61

funksgericht kann auch nicht zugestimmt werden, wenn es ausführt, der Schiffsführer von "Zuidland" habe bei seiner Vernehmung durch die Polizei keinen Zweifel darüber gelassen, daß ursächlich für das Löschen seines Blinklichtes lediglich seine - wie das Berufungsgericht meint, irrige - Annahme gewesen sei, der Bergfahrer gehe nach Steuerbord. Klammert man sich nicht nur an den Wortlaut der etwas kursorisch aufgenommenen Aussage des Schiffsführers von "Zuidland" im Ermittlungsverfahren, wo erfahrungsgemäß der Polizeibeamte selbst die Aussage des zu Vernehmenden formuliert, sondern liest man die Aussage im Zusammenhang, so ist der Schluß gerechtfertigt, daß auch das Nichtblinken des ein ständiges weißes Licht zeigenden Bergfahrers den Schiffsführer von "Zuidland" nach seiner Angabe veranlaßt hat, sein Blinklicht zu löschen. Das Berufungsgericht durfte daher den dahingehenden Vortrag der Klägerin nicht mit dieser Begründung beiseiteschieben.

2. Aktenwidrig ist die Ansicht des Berufungsgerichts, es habe sich nichts dafür ergeben, daß MS "Mejo III" nach der - im angefochtenen Urteil angenommenen - Kursweisung zur Begegnung an Steuerbord jemals nach Steuerbord gefahren sei. Immerhin haben das nicht nur der Schiffsführer von "Zuidland", sondern auch sein Matrose Reppel vor der Polizei bekundet. Die Auffassung des Berufungsgerichts, für "Mejo III" habe kein Anlaß bestanden, den Kurs zum linksrheinischen Ufer zu nehmen, berücksichtigt nicht, daß der Bergfahrer "Mejo III" in einem offensichtlich zum linken Ufer gehenden Hang gefahren ist, so daß nicht von der Hand zu weisen ist, daß er - zumal bei dem bestehenden Verdacht der Unauf-

merksamkeit des Schiffsführers - zur Nachtzeit im Hang verfallen ist. Damit hängt auch die Annahme des Berufungsgerichts zusammen, der Schiffsführer von "Zuidland" habe die Auswirkungen der Stromkrümmung nicht ausreichend beachtet.

Das Berufungsurteil war daher aufzuheben.

II. Bei der danach gebotenen anderweiten Verhandlung der Sache wird das Berufungsgericht folgendes zu beachten haben:

1. Gewisse von ihm zur Beseitigung "letzter Zweifel" verwertete Beweisanzeichen bedürfen der Überprüfung.

a) Das gilt von der unstreitigen Tatsache, daß das Licht auf "Mejo III" nach dem Unfall geblinkt hat. Das Berufungsgericht meint, es sei durchaus denkbar, daß ein Besatzungsmitglied von "Mejo III" (der Steuermann Hermann van de Wijgaart) unmittelbar nach dem Unfall das Standlicht im Maschinenraum in das Blinklicht umgeschaltet habe, hält das aber für unwahrscheinlich. Dabei ist es der Aussage des Zeugen Hermann van de Wijgaart, Sohn des Beklagten zu 1 und Neffe des Beklagten zu 2, mit großer Zurückhaltung entgegengetreten. Wenn es hierbei bleibt, wird es sich auch mit der Möglichkeit auseinandersetzen müssen, daß der Zeuge beim Zusammenstoß entweder überhaupt nicht im Bett lag oder daß er, als er an Deck kam, etwa auf Zuruf des Schiffsführers das Licht umschaltete. Für die Beurteilung der Glaubwürdigkeit des Zeugen könnte von Bedeutung sein, ob es zu seinem Aufgabenkreis gehörte, die Schaltung der Lampe zu bedienen. Jedenfalls war er, solange er

sich im Dienst befand, mit dafür verantwortlich, daß auf dem in Fahrt befindlichen Schiff die Lampe auf Blinklicht eingeschaltet war (§ 3 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO), es sei denn, daß die Verantwortung hierfür ausschließ-lich einer anderen Person der Schiffsbesatzung über-tragen war.

b) Das Berufungsgericht verwertet weiter, daß der Bergfahrer "Mejo III" schon vor der Unfallzeit über 6 Stunden bei Dunkelheit oder Dämmerung sich auf Fahrt befunden haben soll. Es meint, der Schiffsverkehr möge nicht besonders rege gewesen sein, doch hätten Begeg-nungen nach der Erfahrung stattgefunden. Dabei hätte der Besatzung von "Mejo III" auffallen müssen, wenn es versehentlich unterlassen worden wäre, den Stecker auf Blinklicht umzustecken, das vom Ruderhaus gut zu sehen sei.

Es ist klar, daß dies nur bei Begegnungen an Steuer-bord hätte auffallen können, da nur dann das Blinklicht einzuschalten war. Die Lebenserfahrung bietet keine ge-nügende Grundlage für die Annahme, daß unter den dama-ligen Verhältnissen auf dieser Strecke zahlreiche solche Begegnungen stattgefunden haben. Für eine solche Annahme bedürfte es der Feststellung, wie stark dieser Verkehr war und wie oft nach nautischer Übung auf dieser Strecke Begegnungen an Steuerbord vorgenommen werden. Insbeson-dere aber spricht gegen die allgemeine Aufmerksamkeit des Schiffsführers von "Mejo III", daß, wie das Beru-fungsgericht ausführt, der Verdacht besteht, er habe das Revier und den Talfahrer "Zuidland" über längere Zeit unbeobachtet gelassen.

2. Bei der Beweiswürdigung hinsichtlich des Zeigens des Blinklichts wird zu berücksichtigen sein, daß auf "Mejo III" eine besondere Gefahrenquelle dadurch geschaffen war, daß dieselbe Lampe für Blinklicht (§ 38 Nr. 3 b RhSchPVO) und Steuerbordankerlicht (§ 72 Nr. 1 RhSchPVO) verwendbar war.

3. Auch die Ansicht des Berufungsgerichts, der von ihm offensichtlich angenommene Verstoß des Bergfahrs gegen die Vorschrift des § 38 Nr. 4 RhSchPVO sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen, bedarf der Überprüfung. Nach dem Tatbestand fuhren beide Schiffe etwa Fahrwassermitte, also auf Kollisionskurs. Daran ändert nichts, daß die Schiffe in einer Stromkrümmung fuhren, da dies beide Schiffsführer zu beachten hatten. Wenn aber der Bergfahrer bei aufmerksamer Beobachtung feststellen mußte, daß der Talfahrer nicht rechtzeitig in gehöriger Entfernung nach dem linken Ufer hin auswich, sondern auf Kollisionskurs blieb, so mußte er das Schallzeichen nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO geben. Auch mußte er selbst rechtzeitig im Sinne seiner Kursweisung ausweichen (BGH VersR 1962, 320, 321; 1966, 771, 773).

Dr. Kuhn    Dr. Nörr    Liesecke    Dr. Schulze    Fleck