

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 151/66

URTEIL

Verkündet am

26. September 1968
Heil,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma S [REDACTED] D [REDACTED]-Compagnie, B [REDACTED] L [REDACTED] AG,
mit Sitz in H [REDACTED], B [REDACTED], N [REDACTED] D [REDACTED], ver-
treten durch ihren Vorstand daselbst,
2. Schiffsführer Otto P [REDACTED], in I [REDACTED]-D [REDACTED], z.Zt. auf
MS "Bad Essen", bei der Beklagten zu 1,

Beklagte, Revisionskläger
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma Communauté de Navigation F [REDACTED] R [REDACTED], mit Sitz
in S [REDACTED], vertreten durch die Firma Compagnie Générale pour
la Navigation du R [REDACTED] GmbH mit Sitz in D [REDACTED]-R [REDACTED], K [REDACTED]-
straße [REDACTED], diese vertreten durch ihren Geschäftsführer daselbst,

Klägerin, Revisionsbeklag-
te und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED].

18

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. September 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revisionen gegen das Urteil des Rheinschiffahrts- obergerichts in Köln vom 24. Juni 1966 werden unter teilweiser Ergänzung dieses Urteils im Kostenpunkt zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens hat die Klägerin zu 3/4 zu tragen. Die Entscheidung über das restliche Viertel bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht überlassen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens werden der Klägerin 7/12, den Beklagten als Gesamtschuldnern 5/12 auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MS "Tavel" (773 t, 63 m lang, 480 PS). Sie hat aus eigenem und übertragenem Recht Ersatzansprüche in Höhe von 282.717,63 DM nebst Zinsen wegen Schäden geltend gemacht, die ihr und Angehörigen der Besatzung durch die Kollision ihres Motorschiffs mit dem MS "Bad Essen" (1.168 t, 80 m lang, 500 PS) am Morgen des 14. Februar 1965 bei Krefeld-Uerdingen in Höhe von km 762,6/7 erwachsen sind. MS "Bad Essen" gehört der Beklagten zu 1 und wurde durch den Beklagten zu 2 verantwortlich geführt.

MS "Tavel" befand sich mit einer Ladung von 575 t auf der Talfahrt, MS "Bad Essen" mit einer Ladung von 972 t auf der Bergfahrt. Beide Fahrzeuge hatten übernachtet. "Tavel" hatte abends in Höhe der Unfallstelle, etwa 40 m seitab des Ufers, geankert. Außen drauf, und zwar mit dem Kopf etwa 20 m scitlich des Backbord-Achterschiffs von "Tavel", ging später das Schleppboot "Möwe" (20 m lang) vor Anker, das den Kahn "Meteor 9" (80 m lang) als einzigen Anhang, auf langem Strang, im Schlepp hatte. Der Kahn lag entsprechend weiter abwärts neben einem anderen unmittelbar am Ufer liegenden Motorschiff. Außen auf "Meteor 9" legte sich dann, in einem Abstand von etwa zwei Schiffsbreiten, noch das MS "Bad Essen" hinter seine beiden Buganker. Der Kopf von "Bad Essen" lag dabei ungefähr auf halber Höhe von "Meteor 9".

Morgens um 6.00 Uhr wollten "Tavel" und "Bad Essen" ihre Fahrt fortsetzen. Es war dunkel, die Sicht war klar. "Tavel" wendete nach Abgabe eines entsprechenden Wendesignals über Backbord oberhalb von SB "Möwe" zu Tal. Als es quer im Strom lag, wurde es durch MS "Bad Essen", das inzwischen die Backbordseite des SB "Möwe" passierte, in Höhe des Backbord-Achterschiffes angefahren. Es kam sofort zu einem großen Wassereinbruch, "Tavel" sank alsbald rechtsrheinisch, wenig unterhalb der Unfallstelle.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihr dem Grunde nach in Höhe von 1/4 entsprochen. Mit der Revision wollen die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erreichen, während die Klägerin mit ihrer Revision die Änderung des Berufungsurteils dahin beantragt, daß die Klage anstelle von 1/4 dem Grunde nach zu 3/5 gerechtfertigt



ist. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest: Beide Motorschiffe hätten zu gleicher Zeit eine Abfahrt von ihrem nächtlichen Liegeplatz unternommen. MS "Tavel" sei zunächst etwa 60 m zu Berg gefahren; um beim Wenden über Backbord SB "Möwe" freizufahren. Dann habe es Wendesignal gegeben. In diesem Augenblick habe sich sein Achterschiff, von SB "Möwe" aus gesehen, noch etwas steuerbords von "Möwe" befunden, wenn es auch während der Fahrt näher an die Kiellinie von "Möwe" herangerückt sei. Von der bei Abgabe des Wendesignals erreichten Stelle weg habe MS "Tavel" unmittelbar zu Tal gewendet, wobei sein Schiffsführer auf dem Steuerstuhl zunächst nicht an "Möwe" habe vorbeisehen können, so daß er das sich nähernde MS "Bad Essen" nicht bemerkt habe. Aber auch während des Drehens habe man auf "Tavel" das herankommende MS "Bad Essen" nicht gesichtet. Erst als MS "Tavel" die Querlage erreicht habe, habe sein Schiffsführer von seinem Ruderhaus, das sich in diesem Zeitpunkt noch in der verlängerten Kiellinie von "Möwe" befunden habe, das MS "Bad Essen" erkannt. Er habe nunmehr sein nach Backbord gewendetes Ruder springen lassen und versucht, mit der Maschine voll voraus querab in Richtung zur Strommitte wegzukommen. Das Backbordachterschiff des MS "Tavel", das inzwischen den Kopf leicht zu Tal gerichtet habe, sei etwa 30 m seitlich und etwas oberhalb von "Möwe" durch "Bad Essen" angefahren worden.

Zur Fahrweise von "Bad Essen" wird im angefochtenen Urteil ausgeführt: Als "Tavel" Wendesignal gegeben habe,

habe sich MS "Bad Essen" mit gesetzten Fahrtlichtern bereits in Fahrt befunden. Der Bergfahrer sei leicht schräg zum Strom hinter "Möwe" herausgefahren. Nachdem er eine Strecke von 110 bis 120 m zurückgelegt und sich damit etwa 70 bis 80 m unterhalb "Möwe" befunden gehabt habe, sei kurz darauf von MS "Tavel" das Wendesignal gegeben worden, das sich bei Abgabe des Signals allenfalls 150 bis 200 m oberhalb von "Bad Essen" befunden habe. Dieses Signal und das mit ihm gekoppelte Blinklicht sei auf "Bad Essen" nicht wahrgenommen worden, auch nicht das Hecklicht von "Tavel". Möglicherweise habe man auf "Bad Essen" die von "Tavel" gezeigten Lichter wegen der Aufbauten des zwischen den beiden tiefliegenden Motorschiffen befindlichen SB "Möwe" nicht sehen können. Man habe auf "Bad Essen" das Herumfallen des MS "Tavel" erst bemerkt, als "Tavel" bereits quergelegen habe, obwohl, vom Ruderstuhl des MS "Bad Essen" aus gesehen, nur das Achterschiff von MS "Tavel" zunächst noch verdeckt gewesen sei. Eine den Unfall verhütende Reaktion von "Bad Essen" sei in diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich gewesen. Jedenfalls könne nicht festgestellt werden, daß für "Bad Essen" eine sichere Durchfahrtsmöglichkeit zwischen "Möwe" und dem zur Strommitte weichenden MS "Tavel" gegeben gewesen sei.

Aus dem von ihm festgestellten Sachverhalt schließt das Berufungsgericht, daß sowohl die Besatzung von "Tavel" als auch der beklagte Schiffsführer und die Besatzung von "Bad Essen" den Zusammenstoß schuldhaft herbeigeführt hätten, "Tavel" aber das erheblich höhere Verschulden treffe. Die hiergegen von beiden Revisionen gerichteten Angriffe können im Ergebnis keinen Erfolg haben.

II. Revision der Beklagten ("Bad Essen")

Das Berufungsgericht hält es für nicht entschuldbar, daß man auf "Bad Essen" den tatsächlichen Wendebeginn überhaupt nicht und das Herumfallen des 63 m langen MS "Tavel" erst bemerkt habe, als "Tavel" bereits quer gelegen sei. Die beiden Matrosen hätten sich auf dem Vorschiff von "Bad Essen" nur um Ankergeschirr und Lichter gekümmert und nicht auf das Revier geachtet, auch der beklagte Schiffsführer sei unaufmerksam gewesen; das Wendemanöver habe sich unmittelbar vor ihm abgespielt, nur das Achterschiff von "Tavel" sei für ihn zunächst durch "Möwe" verdeckt gewesen. Wäre auf "Bad Essen" das wendende Schiff pflichtgemäß rechtzeitig erkannt worden, so hätte der beklagte Schiffsführer sofort Achtungssignal geben und sein Fahrzeug frühzeitig genug abstoppen können. Dann wäre die Kollision vermieden worden, da "Tavel" selbst trotz der verspäteten Reaktion nur noch gerade am Achterschiff erfasst worden sei.

Die Angriffe der Revision der Beklagten können insoweit auf sich beruhen, als sie eine Feststellung im angefochtenen Urteil dahingehend vermisst, daß "Tavel" von "Bad Essen" aus bis zu dem Augenblick nicht habe gesehen werden können, als "Tavel" sein Wendemanöver begonnen habe. Hierauf kommt es nicht entscheidend an.

Die Revision der Beklagten macht ferner eine Rechnung auf, mit der sie dartun will, daß es zum Unfall auch dann gekommen wäre, wenn auf "Bad Essen" das MS "Tavel" bereits bei Beginn des Wendemanövers erkannt worden wäre. "Bad Essen" habe sich nämlich in diesem Zeitpunkt nur noch 50 bis 90 m von der Unfallstelle entfernt befunden. Dem kann nicht gefolgt werden. Die Aussage des Matrosen M. [REDACTED] gibt hierfür nichts her. Außerdem hat nach den Feststellungen des

Berufungsgerichts "Tavel" nicht an der Unfallstelle, sondern etwa 30 bis 40 m oberhalb der Unfallstelle mit dem Wenden begonnen. Bereits im Zeitpunkt der Abgabe des Wendesignals (s. III) und des Wendebeginns und nicht erst in dem Zeitpunkt, als "Tavel" quer lag, hätte man nach der rechtsfehlerfreien Annahme des Berufungsgerichts zurückschlagen können und zurückschlagen müssen. Dann hätte das Heck von "Tavel" die Unfallstelle bereits verlassen gehabt, bevor "Bad Essen" diese Stelle erreicht hätte, wenn überhaupt "Bad Essen" noch bis zu dieser Stelle gekommen wäre. Das angefochtene Urteil läßt daher keinen Rechtsfehler erkennen, wenn es annimmt, der Zeitraum zwischen dem erkennbaren Wendebeginn und der infolge Unaufmerksamkeit erst erkannten Querlage des Schiffes hätte für eine den Zusammenstoß abwendende Reaktion ausgereicht, da selbst bei der verspäteten Reaktion nur noch gerade das Achterschiff von "Tavel" vom Steven des MS "Bad Essen" erfasst worden sei.

Dieser Schuldvorwurf trifft die Besatzung von "Bad Essen" auch dann, wenn man mit der Revision der Beklagten annimmt, "Bad Essen" habe nicht den Vorschriften eines abfahrenden Schiffes, sondern den für die durchgehende Schifffahrt geltenden Regeln unterlegen. Zum mindesten hätte der Beklagte auf das Wendesignal von "Tavel" hin (s. dazu unter III) die Fahrt verlangsamen und Achtungssignal geben müssen, um MS "Tavel" zu veranlassen, vom Wenden abzusehen.

III. Revision der Klägerin ("Tavel")

Das Berufungsgericht hält es nicht für hinreichend bewiesen, daß der Besatzung von "Bad Essen" ein Vorwurf daraus zu machen sei, daß sie das Wendesignal nicht gehört hat. Zwar sei das Signal als solches nicht zu beanstanden, womit

das Berufungsgericht offensichtlich sagen will, daß es die vorschriftsmäßige Lautstärke (§ 23 Nr.1a RhSchPVO) hatte. Jedoch meint es, der scharfe Bergwind sei geeignet gewesen, das Schallsignal in erheblichem Maße zu absorbieren. Schon auf "Möwe", etwa 60 bis 70 m unterhalb von "Tavel", habe der Matrose Meyer das Signal als nicht sehr laut und als ziemlich heiseren Ton empfunden. Die beiden Matrosen vorne auf "Bad Essen" seien etwa zweimal, der Beklagte auf seinem Steuerstuhl etwa dreimal so weit von "Tavel" entfernt gewesen. Allerdings habe der etwa 300 m unterhalb "Tavel" befindliche Schiffsführer Wolf vom Kahn "Meteor 9" das Signal klar, wenn auch nur leicht gehört; im wesentlichen habe er aber das Wendesignal am Typhonlicht erkannt.

Diese Ausführungen tragen, wie der Revision der Klägerin zuzugeben ist, nicht die Ansicht des Berufungsgerichts, der Besatzung könne wegen Nichthörens des Wendeschallsignals kein Vorwurf gemacht werden. Bei der Abgabe des Wendesignals war das Vorschiff von "Bad Essen", wie die Feststellungen im angefochtenen Urteil ergeben, etwa 130 m von "Tavel" entfernt. Bei dieser Entfernung hätte es von den beiden Matrosen trotz des scharfen Bergwindes gehört werden müssen, wenn sie nicht, wie das Berufungsgericht feststellt, unaufmerksam gewesen wären. Denn der Schiffsführer von "Meteor 9" hat in einer Entfernung von 300 m das Schallzeichen klar, wenn auch nur leicht gehört. Die Besatzung von "Bad Essen" wäre nur entlastet, wenn die Beklagten Umstände dargelegt und bewiesen hätten, aus denen sich ergeben hätte, warum in 300 m Entfernung, nicht aber in 130 m Entfernung das Schallsignal gehört werden konnte. An einem solchen Vortrag und Beweis fehlt es aber. Den beklagten Schiffsführer trifft der Vorwurf, daß er trotz der vom Berufungsgericht zutreffend angenommenen besonderen Sorgfaltspflicht eines in der Dunkelheit

abfahrenden Schiffes seine Matrosen nicht angewiesen hat, sich nicht nur mit dem Ankergeschirr und den Lichtern zu befassen, sondern ihre besondere Aufmerksamkeit auf etwaige Schallsignale zu richten.

Soweit die Revision der Klägerin meint, auf "Bad Essen" hätte man ebenso wie auf "Meteor 9" die Lageveränderung auf "Tavel" erkennen können, wendet sie sich in unzulässiger Weise gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts. Im angefochtenen Urteil wird ausgeführt, daß man von dem mehr zum Land hin gelegenen Kahn "Meteor 9" das MS "Tavel" sehr viel besser habe sehen können als von "Bad Essen" aus, für das das Hecklicht von "Tavel" wegen des dazwischen liegenden SB "Möwe" mehr oder weniger unsichtbar gewesen sein könne.

IV. Abwägung

Wenn auch das Revisionsgericht im Gegensatz zum Berufungsgericht ein zusätzliches Verschulden der Besatzung von "Bad Essen" darin erblickt, daß man auf "Bad Essen" das Wendesignal nicht gehört hat, sieht es keinen Anlaß, die im angefochtenen Urteil vorgenommene Schadensverteilung zu ändern. Dieses Verschulden der Besatzung von "Bad Essen" hat sich auch gegenüber dem vom Berufungsgericht festgestellten Verschulden nicht besonders ausgewirkt, da Wendesignal und Wendebeginn fast gleichzeitig erfolgten. Das entscheidende unfallursächliche Verschulden an dem Zusammenstoß liegt darin, daß "Tavel" das Wenden von der Stelle weg begonnen hat, ohne Übersicht über das Revier zu haben. Das ist ohne Rechtsfehler in der vom Berufungs-

gericht vorgenommenen Schadensverteilung zum Ausdruck
gekommen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck

Stempel