

2031 064

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPolVO § 37 Nr. 2, § 38 Nr. 1

Der den Kurs des Talfahrers kreuzende Bergfahrer hat, soweit er selbst oder der Talfahrer (nicht ein Dritter) Ansprüche wegen einer mit dem Kreuzen in adäquat ursächlichem Zusammenhang stehenden Kollision erhebt, zu beweisen, daß er das Kreuzen in ausreichendem Abstand vor dem Talfahrer vorgenommen und ihm einen geeigneten Weg für die Vorbeifahrt freigelassen hat.

BGH, Urt. v. 25. November 1968 - II ZR 151/67- Rheinschiff-
fahrtsoberge-
richt Köln
Rheinschiff-
fahrtsgericht
Duisburg-Ruhr-
ort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 151/67

URTEIL

Verkündet am

25. November 1968
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der D [REDACTED] S [REDACTED] M [REDACTED] N.V., vertreten
durch die Direktion, R [REDACTED], W [REDACTED], A [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagten und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner und Schiffsführer Erich P [REDACTED] H [REDACTED] /
N [REDACTED], W [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Revisionskläger und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelferin:

V [REDACTED] S [REDACTED] - R [REDACTED] GmbH, vertreten durch die
Geschäftsführer, D [REDACTED] - R [REDACTED], A [REDACTED] - H [REDACTED] - Straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter
II. Instanz:

Rechtsanwalt Dr. [REDACTED],
[REDACTED]

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. November 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Revision des Beklagten werden auf die Revision der Klägerin die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 11. März 1966 und des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 31. März 1967 teilweise geändert und neu gefaßt.

Die Klage wird dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Kosten des Berufungsverfahrens mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention hat der Beklagte zur Hälfte, die des Revisionsverfahrens zu 2/3 zu tragen. Die Kosten der Nebenintervention des Berufungsverfahrens werden der Nebenintervenientin zur Hälfte auferlegt.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag der Klageansprüche wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt den Beklagten aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 21. März 1964 gegen 8.15 Uhr auf der Reede vor Duisburg-Ruhrort ereignet hat. Sie ist die Eignerin des MS "Damco 227". Ihr gehören auch die Kähne "Damco 28", "Damco 137" sowie das Schleppboot "Damco 9". Der Beklagte ist Eigner des SB "Margarethe VI", das zur Zeit des Unfalls von ihm selbst geführt wurde. Der Streithelferin gehört der Kahn "Hugo Stinnes 29".

Das leere, 597 t große, 60 m lange und 7 m breite MS "Damco 227" fuhr mit seinem auf einem Strang von etwa 35 bis 40 m Länge hängenden Anhang, dem 1224 t großen, 80 m langen und 9,5 m breiten, beladenen SK "Damco 28", etwa in Strommitte zu Tal. Linksrheinisch befand sich das SB "Damco 9" mit sechs Anhängen auf der Bergfahrt, darunter der SK "Damco 137" auf erster Länge. Rechtsrheinisch fuhr das 500 PS starke SB "Margarethe VI" (25 t) mit seinem auf einem Strang von etwa 150 m Länge hängenden Anhang, dem 1635 t großen, 87 m langen und 11 m breiten SK "Hugo Stinnes 29" zu Berg. Der mit 1600 t Holz beladene Kahn hatte Decklast. Hinter diesem Schleppzug fuhr, zunächst ebenfalls rechtsrheinisch, das mit 871 t Cyclohexan beladene, 1158 t große, 77 m lange, 8 m breite und 800 PS starke MTS "Elisabeth Jaegers", dem weitere Bergfahrer (MS "Christian", MTS "Idolin") folgten. Das SB "Margarethe VI", das MTS "Elisabeth Jaegers" und die ihm folgenden rechtsrheinischen Bergfahrer zeigten die blauen Seitenflaggen. Auch auf "Damco 227" war die blaue Seitenflagge gesetzt.

Das MTS "Elisabeth Jaegers" blieb jedoch nicht in seinem rechtsrheinischen Kurs, sondern zog die blaue Seitenflagge ein und ging ins linksrheinische Fahrwasser hinüber, wo es dann den Schleppzug "Damco 9" an dessen Backbordseite überholte. Etwas später zog auch das SB "Margarethe VI" die blaue Seitenflagge ein und machte einen Übergang von der rechten zur linken Rheinseite.

Das entgegenkommende MS "Damco 227" passierte das SB "Margarethe VI" Backbord an Backbord, fuhr dann über den Strang zwischen "Margarethe VI" und dem SK "Hugo Stinnes 29" und stieß mit diesem zusammen, wobei die Steuerbordvorschiffe von "Damco 227" und "Hugo Stinnes 29" miteinander in Berührung kamen (1. Kollision). Infolge dieses Zusammenstoßes, bei dem der Schiffsführer von "Damco 227" vom herunterfallenden Dach seines Steuerhauses getroffen wurde und für einige Augenblicke die Besinnung verlor, wurde das MS "Damco 227" nach Backbord abgewiesen und geriet mit seinem Backbordvorschiff gegen das Backbordachterschiff des MTS "Elisabeth Jaegers" (2. Kollision). Durch den erneuten Anstoß abermals abgelenkt, schlug das MS "Damco 227" mit seinem Achterschiff wiederum gegen das Vorschiff des SK "Hugo Stinnes 29" (3. Kollision). Anschließend geriet das MS "Damco 227" mit seinem Vorschiff gegen die erste Länge des Schleppzuges "Damco 9", den SK "Damco 137" (4. Kollision).

Der Schiffsführer des SK "Damco 28", dessen Strang zu dem schleppenden Motorschiff bei der erneuten Kollision zwischen "Damco 227" und "Hugo Stinnes 29" riß, versuchte entgegen dem Kurs von "Damco 227" an der Back-

bordseite von "Hugo Stinnes 29" vorbeizugelangen. Hierbei kam es zu einer leichten Berührung zwischen den Achterschiffen von "Damco 28" und "Hugo Stinnes 29" (5. Kollision).

Die kollidierten Fahrzeuge trugen teils erhebliche, teils geringfügige Schäden davon. Ferner wurden die Schleppstränge der Boote "Margarethe VI" und "Damco 9" sowie des MS "Damco 227" beschädigt. Nach dem Unfall hat der Beklagte das SB "Margarethe VI" auf weitere Reisen ausgesandt.

Die Klägerin, die ihre Schäden mit 104 765 hfl beziffert, ist der Ansicht, der Beklagte habe die Kollision verschuldet, während den Schiffsführer von "Damco 227" kein Verschulden treffe. Der Begegnungskurs mit MS "Margarethe VI" sei Steuerbord an Steuerbord festgelegt gewesen. In kurzem Abstand habe MS "Margarethe VI" vorschriftswidrig seinen Kurs geändert und dabei "Damco 227" keinen geeigneten Weg zur Begegnung mit SK "Hugo Stinnes 29" gelassen, da der Talweg für die Backbordbegegnung mit diesem Kahn durch weitere Bergfahrer und Stillieger am rechten Ufer versperrt gewesen sei. Daher sei dem Schiffsführer von "Damco 227" nichts anderes übriggeblieben, als über den Strang zu fahren. Auch der Schiffsführer von MTS "Elisabeth Jaegers" habe durch ein verbotswidriges Überholmanöver die Kollisionen schuldhaft mitverursacht.

Der Beklagte hat bestritten, daß der Begegnungskurs an Steuerbordseite bereits festgelegt gewesen sei. Seine Kursänderung habe er in hinreichendem Abstand vor dem Talzug vorgenommen. Für den Talzug habe genügend Raum zur Verfügung gestanden, um an der Backbordseite von "Hugo Stinnes 29" vorbeizugelangen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zur Hälfte, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen.

Mit der Revision will die Klägerin ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen, während der Beklagte mit seiner Revision die Abweisung der Klage im vollen Umfang erstrebt. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden des SB "Margarethe VI" (Revision des Beklagten)

Das Berufungsgericht geht in Übereinstimmung mit dem Urteil des erkennenden Senats VersR 1965, 354 davon aus, daß ein Bergfahrer diese Eigenschaft nicht dadurch verliert und Querfahrer (§ 49 Nr. 1 RhSchPVO) wird, daß er in Schrägfahrt den Übergang zum anderen Ufer macht.

Im angefochtenen Urteil wird ferner die Auffassung vertreten, der Beweis dafür, daß der Bergfahrer dem Talfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen habe (§ 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO), obliege, unabhängig von der Parteistellung, dem Talfahrer. Auch das ist grundsätzlich richtig und entspricht der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH VersR 1960, 594, 595; 1965, 152, 153). Eine Ausnahme von diesem Grundsatz ist jedoch zu machen, wenn ein Bergfahrer unter entsprechender Kursweisung den Kurs des Talfahrers kreuzt und es in adäquat ursächlichem Zusammenhang mit dem Kreuzen zu einer Kollision mit dem Talfahrer kommt. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Durch § 37 Nr. 2 RhSchPVO wird dem Bergfahrer das Kreuzen des Kurses des Talfahrers verboten, wenn hierdurch die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeigeführt werden könnte. Das Verbot hat seinen Grund in dem dringenden Erfordernis der Verkehrssicherheit, bei dem immer stärkeren Verkehr auf den Wasserstraßen dem durch das Bestreben nach Schnelligkeit hervorgerufenen risikobehafteten Kreuzen entgegenzuwirken. Dieses Verbot, dem ein besonderes Gewicht zukommt, hätte aber nur eine unvollkommene Wirkung, würde ihm nicht in Havariefällen durch eine entsprechende Beweislastverteilung Nachdruck verschafft werden. Steht fest, daß es in adäquat ursächlichem Zusammenhang mit dem Kreuzen zu einer Kollision von Berg- und Talfahrer gekommen ist, so hat sich der für das Kreuzen verantwortliche Bergfahrer zu entlasten. Der Senat hat bereits entschieden, daß der kreuzende Bergfahrer seine Behauptung zu beweisen habe, er habe sein Kreuzungsmanöver in einer solchen Entfernung vom Talfahrer vorgenommen, daß keine Gefahr eines Zusammenstoßes bestanden habe (BGH VersR 1968, 550, 551). Darüber hinaus umfaßt die Entlastungspflicht des kreuzenden Bergfahrers seine Behauptung, er habe unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten Weg freigelassen. Wie sich aus diesen Ausführungen ergibt und von dem erkennenden Senat in dem ebenfalls heute verkündeten Urteil in Sachen J. ./. D. - II ZR 136/67 - dargelegt ist, kommt diese Ausnahme von der grundsätzlichen Beweislastregel nicht in Frage, wenn ein Dritter gegen den die Kursweisung des kreuzenden Bergfahrers nicht befolgenden Talfahrer Ansprüche erhebt.

Wendet man diese Beweislastregeln auf den vorliegenden Fall an, so ergibt sich folgendes:

Der Bergzug "Margarethe VI" hat den Kurs des Talzuges "Damco 227" gekreuzt; denn der Bergzug fuhr vor seinem Übergang rechtsrheinisch, während der Talzug etwa die Strommitte hielt. Damit wäre, hätte "Margarethe VI"

ihren Kurs nicht geändert, jede Gefahr eines Zusammenstoßes bei der Begegnung ausgeschlossen gewesen, wie im Berufungsurteil ausdrücklich festgestellt ist. Bei der gegebenen Sachlage bedarf es keiner näheren Darlegung, daß die Kollision in adäquat ursächlichem Zusammenhang mit dem Kreuzungsmanöver des Bergzuges steht. In eingehender Beweiswürdigung kommt das Berufungsgericht zu der Überzeugung, daß bei der Wegnahme der blauen Seitenflagge und dem Beginn des Übergangs von "Margarethe VI"

der Abstand zwischen "Margarethe VI" und "Damco 227" größer als 100 bis 150 m gewesen, aber nicht sicher erwiesen sei, daß er kürzer als 250 bis 300 m gewesen sei. Zu Lasten des beweispflichtigen Beklagten ist daher, entgegen der Ansicht der Revision des Beklagten, von einem etwas mehr als 150 m betragenden Abstand auszugehen. Das Rheinschiffahrtsobergericht, das von der Voraussetzung ausgeht, die Klägerin sei dafür beweispflichtig, daß ihrem Schleppzug kein ausreichender Durchfahrtraum freigelassen worden sei, glaubt unter ausdrücklichem Hinweis auf diese Verteilung der Beweislast nicht annehmen zu können, daß zwischen "Hugo Stinnes 29" und dem rechten Ufer ein Durchfahrtraum von weniger als 100 m zur Verfügung gestanden habe. Kann schon wegen dieser Beweislastverteilung im angefochtenen Urteil ein solcher Durchfahrtraum nicht als erwiesen angesehen werden, so kommt hinzu, daß das Berufungsgericht unter Durch-

I" fahrtraum den Abstand zwischen SK "Hugo Stinnes 29" und dem rechten Ufer versteht, wie sich aus seinen Ausführungen auf S. 33 des Urteils ergibt. Nach der topographischen Karte, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung war, kann aber zwischen km 777,7 und 778 (die 1. Kollision hat sich nach der Feststellung des Berufungsgerichts bei km 777,7/8 ereignet) ein Talfahrer nicht hart am rechten Ufer fahren, sondern muß vom Ufer einen nicht unbeachtlichen Abstand halten. Nun kommt es aber bei der Feststellung des geeigneten Weges (§ 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO) nicht nur auf die örtlichen Verhältnisse, sondern auch auf den übrigen Verkehr an. Dazu hat das Berufungsgericht (was die Revision des Beklagten nicht beachtet) festgestellt, daß bei km 777,8/9 ein Bagger unter Land und weiter unterhalb am Schreckling Schiffe gelegen hätten und daß die dem "Margarethe VI"-Schleppzug rechtsrheinischen je in Abständen von etwa einer Schiffslänge folgenden Bergfahrer, die die blaue Seitenflagge zeigten, beim Übergang des MTS "Elisabeth Jaegers" entsprechend aufgerückt seien. Daraus hat das Rheinschiffahrtsobergericht gefolgert, der Talfahrer "Damco 227" wäre bei Befolgung der Kursweisung des Bootes "Margarethe VI" gezwungen gewesen, mit seinem Anhang das Achterschiff von "Hugo Stinnes 29" in dem durch die Stillieger und den Bagger, wenn auch nicht erheblich, eingeeengten Durchfahrtraum zu umfahren, um dann sofort anschließend die Begegnung mit den dem Schleppzug "Margarethe VI" nachfolgenden Bergfahrern Steuerbord an Steuerbord vorzunehmen. Dazu kommt schließlich, daß der Anhang von "Damco 227", der SK "Damco 28", der entsprechend der Kursweisung von "Margarethe VI" an der Backbordseite des SK "Hugo Stinnes 29" vorbeifuhr, beim Passieren das Achterschiff dieses Kahns mit seinem Achterschiff leicht

berührte und an der Steuerbordseite des dem "Hugo Stinnes 29"-Kahn folgenden MS "Christian", das bis hart an den Bagger geflüchtet war, nur auf ein bis zwei Meter misgekommen ist - so die von dem beweispflichtigen Beklagten nicht widerlegte Behauptung der Klägerin gemäß der Aussage des Schiffsführers B. von MS "Christian" -. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat schon von seinem Rechtsstandpunkt aus zutreffend angenommen, daß der beklagte Führer des Bergschleppzuges eine nach § 37 Nr. 2 RhSchPVO verbotene Kursänderung vorgenommen und dabei dem Talzug keinen geeigneten Weg freigelassen hat (§ 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO). Erst recht gilt dies, wenn man von der Beweislast des Beklagten ausgeht.

Bei dieser Sach- und Rechtslage bedürfen die Rügen der Revision des Beklagten, die sich gegen die Ansicht des Berufungsgerichts richten, der Kurs sei durch Zeigen der blauen Flagge festgelegt gewesen (§ 37 Nr. 3 RhSchPVO), keiner Erörterung.

II. Verschulden des MS "Damco 227" (Revision der Klägerin)

Der Schiffsführer von MS "Damco 227" hat dadurch, daß er entgegen der Weisung des Bergzuges "Margarethe VI" über den Strang des SK "Hugo Stinnes 29" gefahren ist, um diesem Kahn an Steuerbordseite zu begegnen, gegen § 39 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen. Ein objektiver Verstoß gegen diese Vorschrift scheidet nur dann aus, wenn die Voraussetzungen des § 5 RhSchPVO vorliegen, was der Talfahrer zu beweisen hat; das gilt auch dann, wenn die Weisung des Bergfahrers unsachgemäß war (BGH VersR 1964, 650, 651 f). An dieser Beweislastverteilung ändert sich

entgegen der Meinung der Revision der Klägerin nichts, wenn Bergfahrer, die hinter dem den Kurs weisenden Bergfahrer entgegenkommen, eine entgegengesetzte Kursweisung geben; denn deren Kursweisung kommt erst nach der Begegnung mit dem ihnen vorausfahrenden Bergfahrer zum Zuge. Auch eine verspätete Kursweisung ist, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, für den Talfahrer verbindlich (vgl. BGH VersR 1968, 550, 551), es sei denn, daß die Voraussetzungen des § 5 RhSchPVO vorliegen, was auch in diesem Fall der Talfahrer zu beweisen hat. Die entgegengesetzte Ansicht der Revision der Klägerin verkennt die Bedeutung der Kursweisung für die Verkehrssicherheit. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Klägerin habe nicht bewiesen, daß die Voraussetzungen des § 5 RhSchPVO im Streitfall vorgelegen hätten. Aus dem Umstand, daß der Steven von "Hugo Stinnes 29" mit Raum 1 des MS "Damco 227" kollidiert sei, ergebe sich, daß die Nichtbefolgung der Kursweisung nicht notwendig gewesen sei, um eine unmittelbare Gefahr abzuwenden, daß sie vielmehr erst recht eine unmittelbare Gefahr herbeigeführt habe, die sich auch verwirklicht habe. Zwar hätte auch die Befolgung der Kursweisung ein Kollisionsrisiko mit sich gebracht, jedoch sei dieses nicht so groß gewesen wie die Gefahr bei der Fahrt über den Strang. Diesen Ausführungen kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden, da der sich auf § 5 RhSchPVO berufende Talfahrer beweisen muß, daß die Voraussetzungen dieser Vorschrift vorliegen, dieser Beweis aber von der Klägerin nicht geführt ist.

Jedoch kann dem Berufungsgericht nicht zugestimmt werden, wenn es meint, der Verstoß gegen die Kursweisung beruhe auf einem Verschulden des Schiffsführers Ba[REDACTED].

von "Damco 227". Im angefochtenen Urteil wird hierzu ausgeführt: Auf eine entschuldbare Maßnahme des letzten Augenblicks könne sich dieser Schiffsführer nicht berufen. Da nicht erwiesen sei, daß "Margarethe VI" in kürzester Entfernung vor dem Talzug den Übergang gemacht habe, habe sich Ba auf die durch die veränderte Kursweisung - wenn auch verkehrswidrig - herbeigeführte Situation einstellen können und habe das mit der Befolgung dieser Kursweisung verbundene Risiko in Kauf nehmen müssen, um die bei seinem Manöver ersichtlich unmittelbar drohende folgeschwere Kollision zu vermeiden. Mit diesen Ausführungen verkennt das Berufungsgericht wiederum die Regeln der Beweislastverteilung; außerdem unterliegt es dem Fehler nachträglicher Betrachtungsweise.

Wie unter I. ausgeführt, ist davon auszugehen, daß "Margarethe VI" in einer Entfernung von etwas mehr als 150 m von "Damco 227" die Seitenflagge eingezogen und mit dem Übergang begonnen hat. Rechnet man dazu die Länge von Boot und Strang des Bergschleppzuges, so war "Damco 227" beim Beginn des Übergangs etwa 350 m vom Bug des SK "Hugo Stinnes 29" entfernt. Bei einer sich aus der Beweisaufnahme ergebenden, insoweit von keiner der beiden Parteien in Zweifel gezogenen Annäherungsgeschwindigkeit von knapp 20 km/st verging bis zur Begegnung von "Damco 227" mit "Hugo Stinnes 29" ein Zeitraum von gut einer Minute. Es ist dem Berufungsgericht zuzugeben, daß unter diesen Umständen dem Schiffsführer Ba von "Damco 227" eine, wenn auch kurze Zeit zum Überlegen blieb und daher bei seinem nautischen Verhalten von einer Maßnahme des letzten Augenblicks kaum gesprochen werden kann. Das ist aber für die Frage seines Verschul-

dens vorliegend nicht entscheidend. Der Unfall hat sich in einer Rechtskrümmung des Stromes zugetragen. In einer Entfernung von etwa 350 m vom SK "Hugo Stinnes 29" war für Ba[REDACTED] noch unklar, wie sich die Situation im Revier entwickeln werde. Er mußte zwar damit rechnen, daß der Kahn an seiner Backbordseite Platz machen werde. Ob dieser aber innerhalb des zur Verfügung stehenden kurzen Zeitraums genügend Platz machen werde, war für ihn ebenso ungewiß wie die Frage, ob das dem Kahn folgende MS "Christian" noch rechtzeitig dem etwa 180 m langen Talzug ausweichen konnte. Das Berufungsgericht stellt selbst fest, daß der beladene Kahn erheblich schwerer steuerbar war als sein Boot, dem er nicht sofort habe folgen können, so daß der Kahn zunächst noch geradeaus weitergelaufen sei. Das Rheinschiffahrtsgericht hat hierzu in seinem Urteil (S. 17) ausgeführt, der Kahn mit seiner Holzdecklast habe, von oben her gesehen, einen wuchtigen und schwerfälligen Eindruck gemacht. Dazu kam die gefährliche Nähe der dem Kahn folgenden, die blaue Seitenflagge zeigenden Bergfahrer und der am rechten Ufer stillliegenden Schiffe und des dort befindlichen Baggers. In diesem Zusammenhang ist wiederum von Bedeutung, daß der Beklagte nicht bewiesen hat, daß er dem Talzug unzweifelhaft hinreichend Raum für die Begegnung freigelassen hat. Es muß daher zu Lasten des beweispflichtigen Beklagten die von ihm nicht widerlegte Behauptung der Klägerin zugrunde gelegt werden, wonach "Damco 28" an MS "Christian", das bis hart an den am Ufer liegenden Bagger geflüchtet war, auf ein bis zwei Meter misgekommen ist. Dem kann nicht entgegengehalten werden, daß "Damco 28" auf seinen Ankern herumgeschwait ist, da sich dieses Wenden später offensichtlich zur Strommitte vollzogen hat, wo sich keine Bergfahrer bewegten. Die Ansicht des Berufungsgerichts,

der Schiffsführer Ba [REDACTED] hätte zu der Auffassung kommen müssen, daß die Chancen für seinen Schleppzug, bei Backbordbegegnung ohne schwere Havarie (mit dem SK "Hugo Stinnes 29" oder dem MS "Christian") zu passieren, größer gewesen seien als bei der Steuerbordbegegnung seines Motorschiffes, beruht auf seiner irrigen Annahme, die Klägerin sei für ihre Behauptung, ihrem Schiffsführer sei vom Bergzug kein geeigneter Weg freigelassen worden, beweispflichtig. Wenn der beklagte Führer des Schleppbootes "Margarethe VI" durch sein zu seinen Lasten zu unterstellendes verantwortungsloses Kreuzen dem Schiffsführer von "Damco 227" die kurzfristige Entscheidung aufzwang, welchen von zwei mindestens nahezu gleich gefährlichen Wegen er einschlagen sollte, so wird die einem ordentlichen Schiffsführer obliegende Sorgfaltspflicht überspannt, wenn ihm aus einer nachträglichen Betrachtungsweise heraus vorgeworfen wird, der von ihm nicht eingeschlagene Kurs hätte möglicherweise, also nicht einmal sicher, zu einem glimpflicheren Verlauf der Begegnung und ihrer Folgen geführt.

III. Der Beklagte ist hiernach entsprechend dem Klageantrag nach §§ 4 Abs. 2, 92, 114 BSchG, § 735 HGB in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung zum Schadensersatz verpflichtet, ohne daß den Führer von "Damco 227" ein Mitverschulden trifft. Es kann daher in diesem Rechtsstreit unerörtert bleiben, ob und inwieweit den Eigner und Führer des MTS "Elisabeth Jaegers" ein ursächliches Verschulden an den Kollisionen trifft.

Da der Sachverhalt, soweit möglich, geklärt und die Sache zur Endentscheidung im Sinne eines Grundurteils reif ist, hat das Revisionsgericht in der Sache selbst zu entscheiden (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Demnach war zu erkennen wie geschehen.

Dr. Kuhn Dr. Nörr Liesecke Dr. Schulze Dr. Schubath