

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 160/67

URTEIL

Verkündet am

28. Februar 1969
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederei W. van D[REDACTED]'s Stroomboot - en, Transporton-
dernemingen N. V. mit Sitz in R[REDACTED], M[REDACTED], ver-
treten durch ihre Directeure, daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

den Schiffseigentümer und Schiffsführer Floris Nikolaas
S[REDACTED], R[REDACTED], W[REDACTED] Nr. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Februar 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 26. 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 ist die Eignerin des MS "Maurits" und des SK "W. v. Driel 51". Das Motorschiff schleppte am 30. Juli 1964 den Kahn auf dem Rhein zu Tal. Auf der Höhe von Godorf bei km 670 kamen ihm in einer scharfen Rechtskrümmung des Stromes zwei Schiffe entgegen. Das eine, MS "Käthe", fuhr äußerst rechtsrheinisch am sogenannten Schnepfer-Ort entlang. Es hatte die blaue Seitenflagge gesetzt und damit die Begegnung an der Steuerbordseite verlangt. "Maurits" hatte das Zeichen erwidert. Der zweite Bergfahrer, MS "Azolla", fuhr mehr linksrheinisch als "Käthe" und wollte dieses Schiff überholen. "Azolla" gehört dem Beklagten und wurde von ihm geführt. Es ist streitig, welcher Zwischenraum zwischen beiden Bergfahrern lag. Gleichfalls ist umstritten, von welchem Zeitpunkt ab "Azolla" die blaue Seitenflagge (Jalousie) zeigte. "Maurits" wollte mit seinem Kahn zwischen den beiden Bergfahrern hindurch fahren, weil man der Ansicht war, "Azolla" habe keine blaue Flagge gesetzt, verlange also eine Begegnung an der Backbordseite. Die Zwischendurchfahrt war nicht möglich, weil "Azolla" nach Backbord auf "Käthe" zuhielt. Spätestens in diesem Zeitpunkt war er-

- 3 -

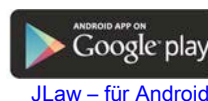
kennbar, daß "Azolla" die blaue Seitenflagge gesetzt hatte. "Maurits" wich jetzt gleichfalls nach Backbord aus. Das Motorschiff selbst kam auch noch an "Azolla" vorbei. Sein Kahn dagegen stieß mit seinem Steuerbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff dieses Schiffes, das unter der Wucht des Anpralls dann auch noch gegen das Steuerbordmittelschiff von "Käthe" geriet. Auf allen kollidierten Schiffen entstand nicht unbeträchtlicher Schaden. Der Rhein hatte am Unfalltage einen sehr niedrigen Wasserstand. Der Kölner Pegel stand auf 0,29 m.

Die Klägerin hat behauptet, auf den beiden Einheiten ihres Schleppzuges habe man wegen der Stromkrümmung zunächst auf "Azolla" keine blaue Seitenflagge oder Jalousie, falls diese überhaupt gesetzt gewesen sei, erkennen können. Der Kurs dieses Schiffes sei so weit linksrheinisch verlaufen, daß man auf "Maurits" der Ansicht gewesen sei, es verlange eine Begegnung an seiner Backbordseite, also zwischen ihm und "Käthe". Dort sei auch ausreichend Platz gewesen, während linksrheinisch hinreichender Raum für die Vorbeifahrt nicht vorhanden gewesen sei. Erst als "Maurits" fast in Höhe von "Käthe" gewesen sei, sei "Azolla" nach Backbord herübergekommen. Erst jetzt sei dort die blaue Jalousie erkennbar gewesen. Die geschilderte Kursveränderung habe es dem Talzug unmöglich gemacht, zwischen den Bergfahrern hindurchzufahren. Es sei aber "Maurits" auch nicht mehr gelungen, seinen Kahn an der Steuerbordseite von "Azolla" vorbeizuziehen. Die Klägerin behauptet, daß auf "W.v.Driel 5" ein Schaden von 24.226,05 hfl entstanden sei, den sie mit der Klage ersetzt verlangt.

Der Beklagte hat behauptet, der Kurs seines Schiffes sei schon ab Sürth (km 674,40) rechtsrheinisch verlaufen. Der Talfahrt sei von hier ab stets die blaue Flagge gezeigt



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

worden. "Azolla" habe "Käthe" in einem seitlichen Abstand von ca. 20 m überholen wollen. Als man erkannt habe, daß der ankommende Talzug beide Bergfahrer hart anhalte, sei man noch etwas mehr zu "Käthe" hin beigegangen. Man habe schließlich sogar die Maschine gestoppt. "Maurits" sei jedoch zu spät nach Backbord ausgewichen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grund nach für gerechtfertigt erklärt; das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen.

Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Der Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht hält das Berufungsgericht für bewiesen, daß auf "Azolla" die blaue Seitenflagge (Jalousie) rechtzeitig gesetzt worden sei. Das wird von der Revision nicht angegriffen und ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

II. Die Ansicht des Berufungsgerichts, der Kurs von "Azolla" habe seiner Kursweisung zur Begegnung an Steuerbord entsprochen, begegnet rechtlichen Bedenken. Das Berufungsgericht hält anscheinend (klar kommt dies nicht zum Ausdruck) die Darstellung des Schiffsführers Leitung von "Käthe" bei seiner polizeilichen Vernehmung für richtig, daß der Seitenabstand zwischen "Käthe" und "Azolla" vor dem letzten Stadium, in dem "Azolla" Kurs nach Backbord nahm, 50 m betragen habe (was möglicherweise durch das Überholvorhaben von "Azolla" und den nach linksrheinisch gehenden Hang seine Erklärung finden könnte). Dann ist

aber der im angefochtenen Urteil daraus gezogene Schluß, der Kurs von "Azolla" habe seiner Kursweisung entsprochen, auch dann nicht gerechtfertigt, wenn "Azolla" an seiner Steuerbordseite unzweifelhaft hinreichend Raum für (Überholen und) gleichzeitiges Begegnen gelassen hatte. Das Rheinschiffahrtsobergericht ist selbst der Ansicht, daß bei einem Zwischenraum von 50 m die Fahrt des Talzuges zwischen den beiden Bergfahrern hindurch glatt möglich gewesen sei. Dann mußte aber der Schiffsführer von "Azolla" wenn er ebenso wie der Führer des Talzuges damit rechnen mußte, daß die Jalousie vom Talzug aus möglicherweise nicht wahrgenommen werden konnte, jedes Mißverständnis für den Talzug dadurch ausschließen, daß er seinen Überholkurs so nahe an "Käthe" einschlug, als dies nautisch vertretbar war. Dieser Verpflichtung hat er bei einem Seitenabstand von 50 m nicht genügt. Nicht unbedenklich ist die Ansicht des Berufungsgerichts, der Schiffsführer von "Azolla" könne sich damit entschuldigen, daß er die blaue Seitenflagge, die "Maurits" gesetzt hatte, auf sich bezogen habe; denn "Maurits" mußte wegen der Begegnung mit "Käthe" die blaue Seitenflagge zeigen; davon mußte der Führer von "Azolla" ausgehen. Bei glatter Durchfahrtmöglichkeit zwischen den beiden Bergfahrern konnte der Schiffsführer von "Azolla" die blaue Seitenflagge des Talfahrers nicht ohne weiteres auf sich beziehen, wenn er damit rechnen mußte, daß seine blaue Seitenflagge wegen der Stromkrümmung vom Talfahrer nicht wahrgenommen werden konnte. Das angefochtene Urteil kann daher keinen Bestand haben.

III. Aber auch aus einem weiteren Grund muß das Berufungsurteil aufgehoben werden. Die Klägerin hat in der Klageschrift (S. 2) vorgetragen, der Talzug habe, bevor "Azolla" plötzlich nach Backborg gegangen sei, den ganz rechtsrheinisch fahrenden Bergfahrer "Käthe" angehalten. Der Beklagte

hat in seiner Klagebeantwortung (S. 2) ausgeführt, der Talzug habe die beiden Bergfahrer sehr hart angehalten; als "Azolla" deshalb noch etwas mehr zu "Käthe" beigegangen sei, habe MS "Maurits" seinen Kurs noch immer auf "Azolla" zu gehalten, weshalb "Azolla" die Maschinen gestoppt habe; erst im allerletzten Augenblick habe MS "Maurits" seinen Kurs nach Backbord gerichtet. Die Ausführungen beider Parteien stimmen darin überein, daß MS "Maurits", bevor "Azolla" nach Backbord gegangen ist, den Bergfahrer "Käthe" angehalten habe. Dann mußte man aber auf "Azolla" befürchten, daß der Talzug die Kursweisung von "Azolla" nicht verstanden habe, und daher das Backbordschallzeichen nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO geben. Diese Befürchtung mußte erst recht bestehen, da sich "Azolla" in einer Stromkrümmung befand und man deshalb auf "Azolla" damit rechnen mußte, daß die Jalousie vom Talfahrer nicht wahrgenommen werde; auch konnte, wie bereits dargelegt, der Führer von "Azolla" die blaue Seitenflagge von "Maurits" möglicherweise nicht auf sich beziehen. Unhaltbar ist schließlich die Ansicht des Berufungsgerichts, der Führer von "Azolla" habe darauf vertrauen dürfen, daß MS "Maurits" seinen Kurs, der zunächst der Kursweisung von "Azolla" nicht entsprochen habe, noch korrigieren werde. Eine solche Auffassung würde die Vorschrift des § 38 Nr. 4 RhSchPVO ihrer praktischen Bedeutung entkleiden. Das Unterlassen der nach dieser Bestimmung vorgeschriebenen Zeichengebung kann wesentlich zu dem Unfallgeschehen beigetragen haben.

IV. Ein unfallursächliches Verschulden des Schiffsführers von "Maurits" würde vorliegen, wenn er trotz der Stromkrümmung und des Kurses von "Azolla" die auf "Azolla" gezogene Jalousie hätte wahrnehmen können. In dieser Richtung fehlt es bisher an einer Feststellung. Der Schiffsführer von "Maurits" würde auch dann schuldhaft gehandelt haben, wenn er zwar die Jalousie nicht hätte wahrnehmen können, aber MS "Azolla" in so nahem Abstand zu "Käthe" gefahren wäre, daß aus seinem Kurs seine Begegnungsabsicht an

Steuerbord klar hervorgegangen wäre, da man auf "Maurits" damit hätte rechnen müssen, daß in der Stromkrümmung die blaue Seitenflagge (Jalousie) nicht hätte wahrgenommen werden können. Ein solches Verschulden könnte schließlich dann gegeben sein, wenn festgestellt würde, daß MS "Azolla" schon bevor es nach Backbord ging, in einem solchen Seitenabstand zu "Käthe" gefahren wäre. daß eine Durchfahrt des Talzuges zwischen den beiden Bergfahrern nicht ohne weiteres möglich gewesen wäre. Dann hätte man auf "Maurits" - unbeschadet der Verpflichtung des Bergfahrers "Azolla" zur Klarstellung des Kurses durch Schallzeichen - nach § 4 RhSchPVO Achtungssignal geben müssen, um den Führer von "Azolla" zu veranlassen, seine Begegnungsabsicht klarzustellen. Der Revision kann nicht zugestimmt werden, wenn sie meint, der Führer von "Maurits" habe wegen einer abweichenden optischen Kursweisung (womit die Revision offensichtlich die Nichtwahrnehmbarkeit der Jalousie versteht) nicht dauernd besonders Ausschau zu halten brauchen, weil den weisungsberechtigten Bergfahrer "Azolla" eine Warnpflicht durch Schallsignale getroffen habe und ein solches Signal ausgeblieben sei. Das Gegenteil ist richtig. Beim Begegnen müssen die Gegenfahrer mit besonderer Aufmerksamkeit beobachtet werden, zumal erfahrungsgemäß die Bergfahrt nicht selten gegen die Vorschrift des § 38 Nr. 4 RhSchPVO verstößt.

V. Bei der hiernach erforderlichen erneuten Verhandlung und Entscheidung wird das Berufungsgericht seine Ansicht zu überprüfen haben, daß der Bergfahrer "Azolla" bei seinem gleichzeitigen Überholen und Begegnen dem Talfahrer rechtzeitig unzweifelhaft hinreichend Raum für die Vorbeifahrt an Steuerbord gelassen habe. Das Rheinschiffahrtsobergericht ist hierbei den Aussagen des Matrosen de Jo vom MS "Maurits" und des Schiffsführers Leutung von MS "Käthe" nicht gefolgt, sondern hat seine Feststellungen auf die Be

kundung des Schiffsführers Maas von MS "Maurits" und des Schiffsführers J. vom SK "W. v. Driel 51" vor der Wasserschutzpolizei gestützt. Nach der Aussage des Schiffsführers M. sei, wie das Berufungsgericht ausführt, "Azolla" "weiter zur Strommitte hin" als das den rechtsrheinischen Grund anhaltende MS "Käthe", also rechtsrheinisch, gefahren. Auch nach der Aussage des Schiffsführers J. seien beide Bergfahrer im rechtsrheinischen Fahrwasser gefahren. Diese Ausführungen tragen die Ansicht des Berufungsgerichts nicht. Auf die Bekundung des Schiffsführers J. kann diese Feststellung kaum gegründet werden, da J. bei seiner Vernehmung durch den Richter aussagte, er habe die Situation erst im letzten Stadium beobachtet, als "Azolla" von "Maurits" nur noch schätzungsweise 100 m entfernt gewesen sei; für diesen nicht maßgebenden Zeitpunkt ist unbestritten, daß "Azolla" rechtsrheinisch gefahren ist. Schiffsführer M. ist von der Wasserschutzpolizei nicht eingehend vernommen worden. Er hat zwar dort bekundet, "Azolla" sei weiter zur Strommitte gefahren als "Käthe", gleichzeitig aber beigelegt, daß sich in diesem Zeitpunkt "Azolla" noch kurz hinter "Käthe" befunden habe. Über die unbestrittene Tatsache, daß MS "Azolla" im letzten Stadium seinen Kurs nach

Backbord genommen hat, ist in der polizeilichen Vernehmung nichts enthalten. Es ist daher nicht von der Hand zu weisen daß sich die Aussage des Schiffsführers M., "Azolla" sei "weiter zur Strommitte hin" gefahren, auf dieses letzte Stadium bezieht.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck

Stempel