

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 175/63

URTEIL

Verkündet am
30. September 1965
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Adrianus Josef P [REDACTED],
 2. des Schiffseigners und Schiffsführers Wilhelm Stefan
P [REDACTED],
- beide in R [REDACTED], H [REDACTED],
Beklagte und Revisionskläger,
-- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] --

gegen

die Firma B [REDACTED] und M [REDACTED],
H [REDACTED], K [REDACTED] str. [REDACTED]
Klägerin und Revisionsbeklagte
-- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] --

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. September 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Stimpel für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird unter Zurückweisung der Revision im übrigen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - in Köln vom 21. Mai 1963 teilweise aufgehoben und neu gefaßt.

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Amtsgerichts - Schifffahrtsgerichts - in Duisburg-Ruhrort vom 12. Oktober 1962 teilweise geändert.

Die Klage ist dem Grunde nach zu einem Viertel gerechtfertigt, und zwar dinglich gemäß §§ 3, 4 BSchG sowie persönlich in den Grenzen des § 114 BSchG.

Im übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens tragen die Beklagten als Gesamtschuldner ein Viertel. Die Entscheidung über die restlichen Kosten wird dem Schifffahrtsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten auf Schadenersatz auf Grund eines Schiffsunfalles in Anspruch, der sich am 20. Juni 1960 gegen 10.30 Uhr auf dem Wesel-Datteln-Kanal ereignet hat. Sie ist Eigenerin des MS "A [REDACTED] M [REDACTED]" (765 t). Die Beklagten zu 1) und 2) sind Eigentümer des MS "A [REDACTED]" (394 t), das zur Unfallzeit vom Beklagten zu 2) verantwortlich geführt wurde.

Das 8,38 m breite MS "A [REDACTED] M [REDACTED]" befand sich mit 439 t Grubenholz beladen auf der Talfahrt von Brake nach Duisburg-Ruhrort. Das 5,05 m breite MS "A [REDACTED]" fuhr mit einer Ladung von 312 t Eternit von Goor nach Hannover zu Berg. Etwa 50 m unterhalb der Halterner Straßenbrücke hatte am Nordwall des Kanals das 8,20 m breite MS "F [REDACTED]" an der dortigen Liegestelle festgemacht. "A [REDACTED] M [REDACTED]" und "A [REDACTED]" begegneten einander in Höhe des Stilliegers. Hierbei kam es zwischen ihnen zu einem Zusammenstoß, bei dem beide Schiffe beschädigt wurden.

Nach dem Unfall haben die Beklagten das MS "A [REDACTED]" auf weitere Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat behauptet: Ihr Schiffsführer habe den Stillieger "F [REDACTED]" und das entgegenkommende MS "A [REDACTED]" gesehen, als sich ihr Schiff noch oberhalb der Halterner Straßenbrücke befunden habe. Das Fahrwasser sei durch den Stillieger so verengt gewesen, daß in seiner Höhe eine Begegnung nicht möglich gewesen sei. Der Schiffsführer von "A [REDACTED]" hätte daher unterhalb des Stilliegers anhalten müssen, bis "A [REDACTED] M [REDACTED]" die Fahr-



wasserenge durchfahren hätte. Dies müsse umsomehr gelten, als die etwa 50 m oberhalb des Stilliegers befindliche Brücke als Engstelle gekennzeichnet gewesen sei. Als "A [REDACTED] M [REDACTED]" bis auf 10 m an "F [REDACTED]" herangekommen und vorausszusehen gewesen sei, daß die Begegnung der sich einander nähernden Motorschiffe in Höhe des Stilliegers erfolgen werde, habe die Führung von "A [REDACTED] M [REDACTED]" sofort die Maschine gestoppt und sei vollan zurückgegangen. Hierbei sei "A [REDACTED] M [REDACTED]" mit dem Bug etwas nach Backbord geraten. Obgleich der Matrose einen Draht am Schutzdalb der Brücke befestigt und das Schiff ständig gemacht habe, sei es zu einer Anfahrung zwischen "A [REDACTED] M [REDACTED]" und "A [REDACTED]" gekommen.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 1931 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 6. September 1960 zu zahlen, und zwar der Beklagte zu 1) im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend als auch bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das MS "A [REDACTED]".

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen, und behauptet: Für die Begegnung habe in Höhe des Stilliegers "F [REDACTED]" ein hinreichender Raum zur Verfügung gestanden. Gleichwohl habe der Beklagte zu 2) seine Geschwindigkeit vermindert und den Steuerbordwall hart angehalten. Dagegen habe der Talfahrer weiterhin die Mitte des verbleibenden Fahrwassers eingehalten. "A [REDACTED]" sei fast stillgestanden, als "A [REDACTED] M [REDACTED]" noch mehr nach Backbord herübergekommen und gegen das Backbordvorderschiff von "A [REDACTED]" geraten sei. Auch wenn der Raum für die Begegnung nicht ausgereicht hätte, sei "A [REDACTED]" als Berg-

fahrer zum Anhalten nicht verpflichtet gewesen, da durch die stillliegende "F[REDACTED]" keine Fahrwasserenge i.S. des § 41 BSchSO entstanden sei. Vielmehr hätte der Talfahrer Kursweisung des Bergfahrers beachten müssen.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Schifffahrtsobergesicht hat die Berufung der Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß auch der Beklagte zu 2 nur beschränkt persönlich in den Grenzen des § 114 BSchG hafte. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt rechtsfehlerfrei fest, daß für die Begegnung des Talfahrers "A[REDACTED] M[REDACTED]" mit dem Bergfahrer "A[REDACTED]" im Kanal in Höhe des stillliegenden MS "F[REDACTED]" unzweifelhaft hinreichender Raum nicht vorhanden gewesen sei. Es ist der Ansicht, daß durch den Stilllieger eine Fahrwasserenge im Sinne des § 41 BSchSO entstanden sei. Da der Bergfahrer "A[REDACTED]" vorausgesehen habe, daß er in Höhe des Stillliegers mit dem Talfahrer "A[REDACTED] M[REDACTED]" zusammentreffen werde, habe "A[REDACTED]" unterhalb des Stillliegers halten und die Durchfahrt des Talfahrers durch die Enge abwarten müssen. "A[REDACTED]" habe seine Geschwindigkeit unzureichend und zu spät herabgesetzt. Eine Mitschuld der Führung von "A[REDACTED] M[REDACTED]" sei nicht ersichtlich. Die Führung von "A[REDACTED] M[REDACTED]" habe trotz der

von "A" abgegebenen Achtungssignale darauf vertrauen dürfen, daß der Bergfahrer ihr Vorfahrtsrecht beachten werde.

II. Das angefochtene Urteil hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Der Senat tritt der Ansicht der Revision bei, daß durch das Stillliegen eines Schiffes keine Fahrwasserenge im Sinne des § 41 BSchSO herbeigeführt wird. Bereits in seinen Urteilen vom 30. Januar 1961, II ZR 130, 131/59 (VersR 1961, 315; vgl. Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 3. Aufl. S. 198 Anm. 18) hat sich der erkennende Senat mit dem Begriff der "Stromenge" i.S. des fast gleichlautenden § 41 RhSchPVO befaßt. In jenem Fall hatte das Rheinschiffahrtsobergericht Köln ausgeführt, eine Stromenge werde nicht dadurch herbeigeführt, daß auch andere Schiffe sich im Revier befänden; es könne nicht darauf ankommen, wieviel Raum hiernach dem einzelnen Schiff für die Durchfahrt im gegebenen Augenblick tatsächlich zur Verfügung stehe; sonst würde der Begriff der Stromenge in einer für die Praxis kaum brauchbaren Weise relativiert werden und es für die in § 41 RhSchPVO geforderten präzisen Maßnahmen an sicheren Grundlagen fehlen. Diesen Ausführungen ist der erkennende Senat beigetreten und hat weiter bemerkt: Die Verengung des Fahrwassers, die durch andere im Raum befindliche Schiffe herbeigeführt werde, führe nicht zu einer "Stromenge". Das ergebe sich schon daraus, daß in § 41 RhSchPVO allein auf das Fahrwasser und nicht, wie in § 37 RhSchPVO, auch auf den übrigen Verkehr abgehoben sei. Die ganz besonderen Verhaltensmaßregeln, die § 41 RhSchPVO den Berg- und Talfahrern auferlege, verböten es, den Begriff der Stromenge über den Wortlaut des Gesetzes hinaus auszulegen. Werde das Fahrwasser durch den übrigen Verkehr verengt, so sei § 37 Nr. 1 RhSchPVO anzuwenden.

26

An dieser Auffassung hält der Senat fest und übernimmt sie auch für die Auslegung des § 41 BSchSO. Die beiden Polizeiverordnungen haben die für den Rhein und für die übrigen Binnenschiffahrtsstraßen geltenden Verkehrsregeln weitgehend einander angeglichen. Nur soweit die besonderen Verhältnisse der Rheinschiffahrt eine abweichende Verkehrsregelung angezeigt erscheinen lassen, besteht keine Einheitlichkeit. Das ist auch bei der Auslegung der Verkehrsvorschriften zu beachten. Eine möglichst einheitliche Regelung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit schon deswegen geboten, weil dieselben Fahrzeuge häufig sowohl den Rhein als auch die sonstigen Binnenschiffahrtsstraßen befahren. Soweit in den beiden Polizeiverordnungen wörtlich oder nahezu wörtlich dieselben Verkehrsvorschriften enthalten sind, würde eine verschiedene Auslegung dieser Vorschriften, soweit sie nicht ausnahmsweise aus ganz besonderen Gründen geboten ist, die Verkehrssicherheit gefährden.

§ 41 der beiden Polizeiverordnungen enthält eine besondere Verkehrsregelung, "um ein Beegnen auf Strecken zu vermeiden, auf denen das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt nicht gewährt". Die Begriffsbestimmung für diese Strecken ist also in beiden Polizeiverordnungen wörtlich gleichlautend. Schon die Verwendung des Wortes "Strecke" in Verbindung mit dem Wort "Fahrwasser" deutet darauf hin, daß es sich um eine streckenbedingte, also durch örtliche Umstände herbeigeführte Enge handeln muß und nicht um eine verkehrsbedingte Enge. Diese Strecken werden in der RhSchFVO als "Stromengen", in der BSchSO als "Fahrwasserengen" bezeichnet. Für die BSchSO konnte nicht die Bezeichnung "Stromenge" gewählt werden, weil zu den Binnenschiffahrtsstraßen, für

die die BSchSO gilt, nicht nur Ströme, sondern auch Flüsse und Kanäle gehören. Das Gesetz hätte daher, wenn es einen dem Begriff "Stromenge" genau entsprechenden Ausdruck gebracht hätte, "Strom-, Fluß- oder Kanalenge" sagen müssen; statt dessen hat es in dem gleichen Sinn den kürzeren Ausdruck "Fahrwasserenge" gewählt. Der Sache nach müssen daher beide Begriffe in dem gleichen Sinne ausgelegt werden. Wenn man dem Wort "Stromenge" bei der Auslegung nicht Gewalt antun will, kann man darunter nur eine solche Enge verstehen, die auf eine von Natur aus bestehende Verengung des Fahrwassers oder auf vorhandene natürliche Hindernisse oder solchen entsprechende künstliche Hindernisse im Strom zurückzuführen ist, nicht aber eine solche Enge, die durch im Verkehr befindliche Schiffe herbeigeführt wird, mögen diese sich in Fahrt befinden oder stilliegen. Ergibt sich aus den obigen Ausführungen bereits, daß für den Begriff der "Fahrwasserenge" (BSchSO) nichts anderes gelten kann als für den Begriff "Stromenge" (RhSchPVO), so wird diese Auslegung durch die früher gültige Regelung bestätigt, die in § 43 Nr. 2 der deutschen Binnenschiffahrtspolizeiverordnung vom 12. April 1939 (RGBl II, 655) enthalten war und insoweit durch die Neufassung offensichtlich keine Änderung erfahren sollte. § 43 lautete:

- "1. Schleppzüge, einzelne Fahrzeuge oder Flöße dürfen in derselben oder entgegengesetzten Richtung nur aneinander vorbeifahren, wenn unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände (Wasserstand, Sohlenlage, Flußkrümmungen, Anlagen und Arbeiten in und an der Wasserstraße, festgefahrene Fahrzeuge, Wracke u. dgl.) das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt.
2. Auf Strecken mit nicht genügend breitem

Fahrwasser, wo es an Raum zum Begegnen fehlt (Fahrwasserengen)..... gilt..... folgendes:"

Unter den Begriff der "Fahrwasserenge" im Sinne der BSchPVO von 1939 fiel, wie sich aus dem Wortlaut ergibt, keine durch fahrende oder stillliegende Fahrzeuge herbeigeführte Enge; denn es wäre nicht zu verstehen, daß der Gesetzgeber bei den von ihm gewählten Beispielen den verhältnismäßig seltenen Fall festgefahrener Fahrzeuge, aber nicht den viel häufigeren Fall fahrender oder stillliegender Fahrzeuge angeführt hat, wenn schon fahrende oder stillliegende Fahrzeuge eine Fahrwasserenge hätten herbeiführen sollen. Wenn auch Nr. 1 des § 43 der BSchPVO von 1939 weggefallen und durch die all-
gemein gehaltene Vorschrift des § 37 Nr. 1 BSchSO von 1954 ersetzt worden ist, so kann daraus nicht der Schluß gezogen werden, daß durch im Verkehr befindliche Fahrzeuge eine Fahrwasserenge herbeigeführt werden soll. Es fehlt an einem hinreichenden Anhaltspunkt dafür, daß mit der
Neufassung eine solche Änderung bezweckt werden sollte, die gleichzeitig eine abweichende Auslegung von dem Begriff der Stromenge i.S. der RhSchPVO bedeuten würde.

Da hiernach bei dem Begriff der "Fahrwasserenge" ebensowenig wie bei dem Begriff der "Stromenge" auf den "übrigen Verkehr" (§ 37 Nr. 1 der beiden Polizeiverordnungen) abgestellt ist, kann auch nicht ein Unterschied gemacht werden, ob die übrigen im Verkehr befindlichen Fahrzeuge sich in Fahrt befinden oder stillliegen. Gewiß hätte der Gesetzgeber eine Regelung, wie sie das Berufungsgericht annimmt, treffen können, er hat sie aber nicht getroffen. Dem Berufungsgericht kann auch nicht zugegeben werden, daß die von ihm vorgenommene Auslegung

aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten wäre, weil es sonst an einer eindeutigen Regelung fehlen würde. Da eine durch Stillieger herbeigeführte Enge nicht unter § 41 der beiden Polizeiverordnungen fällt, gelten für diesen Fall die Verkehrsregeln der §§ 37 bis 40 dieser Verordnungen. Es ist nicht einzusehen, warum bei Beobachtung dieser Vorschriften die Verkehrssicherheit nicht ebenso gewährleistet ist, als wenn die Regelung des § 41 anzuwenden wäre. Bei Kanälen und Schiffahrtsstraßen mit geringer Strömung entstehen durch das Weisungsrecht des Bergfahrs keine Schwierigkeiten. Bei stark strömenden Strecken einer Schiffahrtsstraße haben Talschleppzüge das Vorrecht des § 40 Nr. 1 Abs. 3 der beiden Polizeiverordnungen; einzeln zu Tal fahrende Fahrzeuge sind dadurch ausreichend geschützt, daß ihnen die Bergfahrer unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten, also insbesondere gefahrlosen Weg freilassen müssen (§ 38 Nr. 1 RhSchPVO, §§ 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchSO); auf Flüssen müssen die Bergfahrer überdies den Talfahrern nach Möglichkeit die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) überlassen und ihre Fahrt zu diesem Zweck erforderlichenfalls verlangsamen oder einstellen (§ 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO). Bei Kanälen führt, was für Fälle der vorliegenden Art bedeutsam ist, diese Regelung zu dem im Sinne der Verkehrssicherheit und der Verkehrsbeschleunigung erwünschten Ergebnis, daß dasjenige Fahrzeug seine Fahrt erforderlichenfalls zu vermindern oder einzustellen hat, dem der Stillieger den Weg versperrt, da auf Kanälen grundsätzlich nach wie vor der Rechtsverkehr gilt (Kälitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen II Anmerkung 5 zu § 38 der beiden Polizeiverordnungen); der Bergfahrer, dem auf seiner rechten Fahrwasserseite der Weg durch einen Stillieger versperrt ist, hat dem Talfahrer grundsätzlich

die Vorfahrt zu lassen; er würde in der Regel sein Kursweisungsrecht mißbrauchen, wenn er von dem Talfahrer die Begegnung an Steuerbord verlangen und diesen dadurch zwingen würde, seine Fahrt zu verlangsamen oder einzustellen.

Die vom Berufungsgericht für richtig befundene Auslegung gibt im übrigen zu neuen Zweifeln Anlaß. Das Berufungsgericht will anscheinend eine durch Stillieger herbeigeführte Fahrwasserenge (Stromenge) nur dann annehmen, wenn der Stillieger am Ufer festgemacht hat. Für eine solche Beschränkung würde es aber an jedem Anhaltspunkt im Gesetz fehlen, wollte man der Auslegung des Berufungsgerichts folgen. Es steht außer Frage, daß z.B. ein im Fahrwasser befindliches Wrack eine Fahrwasserenge hervorrufen kann. Folgerichtig müßten auch Fahrzeuge, die z.B. gezwungen waren, wegen Verlustes der Orientierungsmöglichkeit bei unsichtigem Wetter im Fahrwasser vor Anker zu gehen, eine Fahrwasserenge herbeiführen.

Eine einheitliche Schifffahrtsübung besteht nach den vom Berufungsgericht eingeforderten Auskünften nicht.

Hiernach ergibt sich: Eine Fahrwasserenge (und eine Stromenge) im Sinne des § 41 der BSchSO (und der RHSchPVO) entsteht nicht dadurch, daß wegen in Fahrt befindlicher, vor Anker liegender oder am Lande festgemachter Fahrzeuge das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt nicht gewährt. In diesen Fällen gelten für das Begegnen nicht § 41, sondern §§ 37 bis 40 der beiden Polizeiverordnungen (gl. Ansicht Wassermeyer aaO S. 188; a.A. Kälitz auch für in Fahrt befindliche Schiffe aaO Anm. 4 zu § 37 der beiden Polizeiverordnungen).

Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, die durch das stillliegende MS "Friederike" eingetretene Verengung sei auch deshalb eine Fahrwasserenge im Sinne des § 41 BSchSO, weil die Brückenöffnung der oberhalb des damaligen Stilliegers befindlichen Halterner Straßenbrücke eine Fahrwasserenge darstelle (vgl. § 64 Nr. 1 BSchSO) und diese Engstelle sich bis zu dem Stillieger fortgesetzt habe. Dem kann nicht zugestimmt werden. Der Einwand wäre (die Anwendbarkeit des § 41 oder des § 64 Nr. 1 BSchSO auf die Brückenöffnung unterstellt) im Ergebnis beachtlich, wenn auf der Strecke zwischen der Brückenöffnung und dem Stillieger nicht unzweifelhaft hinreichender Raum für die Vorbeifahrt gewesen wäre. Denn dann hätte der Bergfahrer "A" dem Talfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen (§ 38 Nr. 1 Abs. 1 S. 2 BSchSO). Das hat die beweispflichtige (BGH VersR 1965, 152, 153, 230) Klägerin jedoch nicht bewiesen.

Die leichte Kollision ist dadurch entstanden, daß der Bug von "A M" beim Zurückschlagen nach Backbord verfallen ist. Das Berufungsgericht hat die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß es zum Zusammenstoß nicht gekommen wäre, wenn "A M" nicht in Schräglage geraten wäre. Nach der vom Berufungsgericht angeführten Schätzung des Schiffsführers U von "F" hat der Seitenabstand zwischen dem Steuerbordsteven von "F" und dem Steven von "A M" im Augenblick der Kollision etwa 3 m betragen. Der Abstand der sich begegnenden Schiffe wäre also ausreichend gewesen, wenn "A M" nicht in Schräglage geraten wäre, sondern seine Fahrt rechtzeitig vermindert oder eingestellt hätte.

Da eine Fahrwasserenge nicht vorlag und die Unfall-

db

stelle auch nicht als schwierige Stelle im Sinne des § 41 Nr. 1 und 2 BSchSO bezeichnet war, war die Schiffsführung von "A" nicht verpflichtet, zu warten; sie hat nicht gegen § 41 BSchSO verstoßen. Wohl aber fällt der Schiffsführung von "A M" ein Verstoß gegen § 39 Nr. 1 BSchSO zur Last, da sie die Weisung des Bergfahrrers zur Begegnung an der Backbordseite nicht beachtet hat; "A M" hätte ihre Fahrt solange verlangsamten und erforderlichenfalls einstellen müssen, bis "A" die stillliegende "F" passiert gehabt hätte.

III. Beide Schiffsführungen der sich begegnenden Schiffe haben gegen das Begegnungsverbot des § 37 Nr. 1 BSchSO verstoßen. Sie durften es nicht zu einer Begegnung in Höhe des Stilliegers kommen lassen, sondern mußten unabhängig von der Frage der Vorfahrt ihre Fahrt bereits eingestellt haben, bevor die Steven ihrer Schiffe in gleiche Höhe gekommen waren. Das haben beide Schiffsführungen versäumt. Nach der eigenen Darstellung der Beklagten war "A" im Augenblick der Kollision "fast zum Stillstand" gekommen. Hätte die Schiffsführung von "A" rechtzeitig ihre Fahrt eingestellt, dann hätte das Vorschiff der beim Zurückschlagen mit dem Bug nach Backbord verfallenden "A M" nicht gegen das Vorschiff von "A" geraten können. Entsprechendes gilt für die Schiffsführung von "A M", die nicht nur zu spät und zu wenig ihre Fahrt vermindert, sondern auch zu spät zurückgeschlagen hat. Beide Schiffsführungen haben nach der Feststellung des Berufungsgerichts vorausgesehen, daß die Begegnung in der Höhe des Stilliegers erfolgen würde. Keiner der beiden Schiffsführungen kann der Vertrauensgrundsatz zugute kommen, da sie sahen, daß der Gegner nicht anhielt, sondern weiterfuhr.

IV. Da der Sachverhalt feststeht und die Sache zur Endentscheidung reif ist, kann der Senat die Schuldabwägung selbst vornehmen (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Die Schiffsführung von "A. M." hat erheblich überwiegend den Zusammenstoß herbeigeführt. Sie hat die Kursweisung des Bergfahrs nicht befolgt, ist in die ihr nicht zustehende Fahrwasserhälfte geraten und hat ihre Fahrt zu spät eingestellt. Sie hat den Zusammenstoß auch überwiegend verschuldet. Ihre Schuld ist zwar nicht so erheblich wie in den meisten Fällen, in denen die Kursweisung des Bergfahrs nicht befolgt wird; denn bei der Entscheidung der Frage, ob durch ein stillliegendes Fahrzeug eine Fahrwasserenge im Sinne des § 41 BSchSO herbeigeführt wird, handelt es sich um eine schwierige Auslegungsfrage, die, wie der Fall zeigt, auch von rechtskundigen Fachkreisen im Sinne der Klägerin beantwortet worden ist. Bei der Zweifelhaftigkeit dieser Auslegungsfrage mußte aber die Schiffsführung von "A. M." damit rechnen, daß ihre Auslegung nicht zutrifft, und sich daher entsprechend vorsichtig verhalten. Wegen des Verstoßes gegen das Begegnungsverbot des § 37 Nr. 1 BSchSO steht ihr Verschulden ebenso fest wie das der Schiffsführung von "A.", der allein dieser Verstoß zur Last liegt. In Würdigung der gesamten Umstände hält es der Senat für angemessen, daß die Klägerin $\frac{3}{4}$ und die Beklagten als Gesamtschuldner $\frac{1}{4}$ des entstandenen Schadens zu tragen haben.

Hiernach war gemäß §§ 3, 4, 92 BSchG, §§ 736, 739 Abs. 2 HGB, §§ 254, 823, 840 BGB, §§ 97, 100 Abs. 4, 304 ZPO zu erkennen wie geschehen.

Bei der Zurückweisung an das Schifffahrtsgericht
zur Entscheidung im Betragsverfahren hat es sein Be-
wenden.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Stempel