

Verkündet

am 19. Januar 1961

Hauf, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2149 066

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

- 1) der Firma F. A. Sa[REDACTED] aus G[REDACTED] in B[REDACTED],
C[REDACTED],
 - 2) des Kapitäns Kars J[REDACTED] v[REDACTED] V[REDACTED] von MS "W[REDACTED]",
bei der Beklagten zu 1),
- Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- 1) die Firma H[REDACTED]-Bergbau Aktiengesellschaft,
Abteilung Schifffahrt, vertreten durch ihren
Vorstand in Du[REDACTED]-R[REDACTED], am Vi[REDACTED],
- Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
- 2) die Firma L[REDACTED] & Co. in Ha[REDACTED],
- Nebenintervenientin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 19. Januar 1961 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkennt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - in Köln vom 4. Juni 1959 wird auf Kosten
der Beklagten zurückgewiesen, denen auch die Kosten der
Nebenintervention auferlegt werden.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Kahns "H[REDACTED] 81" (1.793 t, 90,60 m lang, 11,50 m breit). Sie macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 44.698,30 DM geltend, die nach ihrer Behauptung ihr und der Besatzung durch Beschädigung des Kahns bei einer am 18. November 1956 zwischen We[REDACTED] und Re[REDACTED] erfolgten Kollision entstanden sind. "H[REDACTED] 81" fuhr gegen Abend, und zwar zu einer Zeit, als es bereits dunkel war und sämtliche Fahrzeuge im Revier die Lichter gesetzt hatten, als erster Anhang hinter dem Boot "H[REDACTED] II" rechtsrheinisch nahe an den Kribben zu Berg. Der Schleppzug hatte insgesamt drei Längen, auf zweiter Länge hing "H[REDACTED] 15". Vor das H[REDACTED]-Boot hatte sich, nach Überholung an Steuerbordseite, das MS "Ma[REDACTED]" gesetzt. Etwa in Höhe von "H[REDACTED] II" fuhr mehr zur Strommitte hin das MS "Wi[REDACTED]". Ungefähr bei Stromkilometer [REDACTED] kam es zu einer Begegnung mit dem der Beklagten zu 1 gehörigen, von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten MS "W[REDACTED]" (855 t, 62 m lang, 7,20 m breit, 375 PS), das zu Tal kam. Dieses Motorschiff fuhr zwischen "H[REDACTED] II" und "Wi[REDACTED]-[REDACTED]" hindurch und kollidierte dann, der Höhe nach zwischen "H[REDACTED] II" und "H[REDACTED] 81", mit dem ebenfalls - mit einer Ladung von 911 t Gasöl - zu Berg gekommenen MTS "M[REDACTED]" (915 t, 500 PS), das der Nebenintervenientin gehört. "M[REDACTED]" geriet anschließend vor den Bug von "H[REDACTED] 81". Die beiden Motorschiffe und "H[REDACTED] 81" wurden sämtlich erheblich beschädigt. "W[REDACTED]" wurde zwischen den rechtsrheinischen Kribben auf Grund gesetzt. "W[REDACTED]" einerseits und "Ma[REDACTED]", "H[REDACTED] II" und "M[REDACTED]" andererseits hatten Blinklichtsignale gewechselt, um die Vorbeifahrt Steuerbord auf Steuerbord anzuzeigen.

Die Klägerin macht die Beklagten für den Unfall verantwortlich. Sie behauptet, "M[REDACTED]" sei wie das vorausfahrende MS "Ma[REDACTED]" unterhalb des Schleppzugs nach rechtsrheinisch gegangen und habe in geringem seitlichen Abstand den H[REDACTED]-Zug überholt. Obwohl man sich allerseits durch Blinklicht auf eine Vorbeifahrt Steuerbord auf Steuerbord geeinigt gehabt habe, sei MS "W[REDACTED]" nach dem Passieren von "H[REDACTED] II" mit plötzlichem Kurswechsel nach Steuerbord gefahren, trotzdem zur Strommitte hin das Revier auf 60 bis 70 m frei gewesen sei. "H[REDACTED] II" habe daraufhin in Erkenntnis der drohenden Gefahr seine Maschine erst auf halbe Fahrt umgestellt und dann ganz abgestoppt, so daß die Stränge Bucht bekommen hätten. Außerdem habe das Boot, wie schon vorher, akustisches Backbordsignal gegeben. Trotzdem seien "W[REDACTED]" und "M[REDACTED]" Kopf auf Kopf kollidiert und sodann gegen das Steuerbordschiff von "H[REDACTED] 81" geprallt, so daß "H[REDACTED] 81" in Schräglage mit dem Vorschiff zwischen den Buhnen auf das Land gedrückt worden sei.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Klägerin 44.698,30 DM nebst Zinsen mit der Maßgabe zu zahlen, daß die Beklagte zu 1 außer dinglich mit dem ihr gehörigen Motorgüterschiff "W[REDACTED]" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftet. Die Nebenintervenientin ist der Klägerin in erster Instanz auf deren Streitverkündung hin beigetreten und hat sich ihrem Vortrag und Antrag angeschlossen.

Die Beklagten bestreiten ein fehlerhaftes Verhalten des MS "W[REDACTED]" und behaupten, der Unfall sei allein dadurch entstanden, daß MTS "M[REDACTED]", das bis dahin 60 bis 70 m hinter MS "Wi[REDACTED]", aber mehr stromwärts, gefahren sei, plötzlich blinkend nach rechtsrheinisch hinübergewandert sei und den Kurs des von MS "W[REDACTED]" auf kurze Entfernung in unzu-



lässiger Weise gekreuzt habe, als dieses gerade an "H[REDACTED] II" vorbeigewesen sei. Der Beklagte zu 2) habe noch vorgeblich akustisches Steuerbordsignal gegeben und als letzte Notmaßnahme Kurs nach Steuerbord nehmen müssen. Das MTS "M[REDACTED]" an seiner Steuerbordseite zu passieren, sei infolge dichter Belegung des Reviers ausgeschlossen gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Klageabweisung. Die Klägerin und die Nebenintervenientin bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Da die Schiffsführung des Kahns "H[REDACTED] 81" und die Schiffsführung des Schleppbootes "H[REDACTED] II" unstreitig kein Verschulden trifft, kommt es in diesem Rechtsstreit allein darauf an, ob der beklagte Schiffsführer von "W[REDACTED]" den Unfall schuldhaft verursacht hat, da auch im Falle eines Verschuldens der Besatzung von "M[REDACTED]" die Beklagten als Gesamtschuldner mit Eigner und Schiffsführer von "M[REDACTED]" haften würden (Vortisch-Zschucke, BSchG, 2. Aufl., § 92 Anm. 10 d).

I. Fahrtweg des MTS "M[REDACTED]".

1. Nach Auffassung des Berufungsgerichts ist Kernpunkt des Streites die Frage, ob "M[REDACTED]", wie die Klägerin behauptet, hart am H[REDACTED]-Zug hochgefahren oder, wie die Beklagten behaupten, erst dicht vor dem Talfahrer quer hinüber zur rechten Seite gegangen sei. Das Berufungsgericht tritt

insoweit im vollen Umfang den Feststellungen und Schlußfolgerungen des Rheinschiffahrtsgerichts bei, das auf Grund der von ihm eingehend gewürdigten Beweisaufnahme die Behauptungen der Klägerin für erwiesen und die der Beklagten für widerlegt erachtet. Im angefochtenen Urteil wird festgestellt, daß "M[REDACTED]" den Kahn "H[REDACTED] 15" in 20 bis 30 m Abstand passiert habe und dann mit dem Näherkommen des Talfahrers schließlich bis auf 6 bis 8 m an den Kahn "H[REDACTED] 81" herangegangen sei. Das MTS "M[REDACTED]" habe im letzten Augenblick, als es schon mit zwei Drittel seiner Länge an "H[REDACTED] 81" vorbei gewesen sei, scharf Backbordkurs genommen, so daß es bei der Kollision etwa 30 ° aus der Fahrtrichtung gekommen sei. Die kollidierenden Schiffe seien dabei geringfügig über die in Bucht hängenden, vom Boot zu "H[REDACTED] 81" gehenden Stränge gefahren. Eine Bestätigung seiner auf Grund der Zeugenaussagen gewonnenen Überzeugung sieht das Berufungsgericht darin, daß nach der Kollision mit "W[REDACTED]" "M[REDACTED]" mit seinem Raum 4 gegen den Bug von "H[REDACTED] 81" geraten ist, was nicht möglich gewesen wäre, wenn der Unfall sich so zugetragen hätte, wie die von den Beklagten vorgelegte Unfallskizze es darstelle.

2. Die von der Revision gegen diese Feststellungen erhobenen Verfahrensrügen sind unbegründet.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe einen Sachverständigen hören müssen, bevor es die Unfallskizze der Beklagten habe beiseiteschieben wollen. Es bedarf jedoch keiner besonderen Sachkunde, um auf den ersten Blick zu erkennen, daß, wenn sich der Unfall so ereignet hätte, wie in der Skizze dargestellt, "M[REDACTED]" nicht mit dem Raum 4 gegen den Bug von "H[REDACTED] 81" hätte geraten können. Das bedarf auch keiner weiteren Begründung.

Ebensowenig brauchte das Berufungsgericht einen Sachverständigen zu hören, um feststellen zu können, daß "M[REDACTED]" in einer Entfernung von nur 6 bis 8 m von "H[REDACTED] 81" sich um 30 ° abdrehen konnte, ohne zunächst mit "H[REDACTED] 81" zusammenzustoßen. Das Boot "H[REDACTED] II" hatte das Schleppen eingestellt, so daß der Kahn "H[REDACTED] 81" sich jedenfalls nicht stärker vorwärts bewegte als "M[REDACTED]". "M[REDACTED]" konnte daher scharf Backbordkurs nehmen und bei der Kollision zusammen mit "W[REDACTED]" vor dem Bug von "H[REDACTED] 81" über die in Bucht hängenden Stränge fahren, ohne zunächst gegen den Kahn "H[REDACTED] 81" zu stoßen, gegen dessen Bug sie erst nach dem Zusammenprall mit "W[REDACTED]" getrieben wurde.

Der Aussage der 19 jährigen Tochter des Schiffsführers MU[REDACTED] von MS "Wi[REDACTED]" ist das Berufungsgericht nicht gefolgt, da diese Zeugin widerspruchsvolle Angaben gemacht hat. Die Bemerkung im angefochtenen Urteil, die Zeugin sei zum ersten Mal auf dem Rhein gewesen, ist nur beiläufiger Natur. Auch das Rheinschiffahrtsgericht, das die Aussage der Zeugin richtig dahin wiedergibt, daß sie zum ersten Mal auf dem Niederrhein gefahren sei, hat ihrer Bekundung keinen entscheidenden Wert beigelegt.

Die Bekundung des Zeugen MU[REDACTED] hat das Berufungsgericht entgegen den Ausführungen der Revision richtig wiedergegeben, jedoch seine Schilderung ohne Rechtsfehler nicht für überzeugend gehalten.

Wenn die Revision meint, das Berufungsgericht gehe zu Unrecht davon aus, daß die Besatzungsmitglieder von "Ma[REDACTED]", von "M[REDACTED]" und der H[REDACTED]-Schiffe im großen und ganzen übereinstimmend ausgesagt hätten, da im angefochtenen Urteil nicht ausgeführt sei, worauf sich diese Übereinstimmung über-

haupt beziehe, so hat die Revision übersehen, daß das Berufungsgericht hier nochmals ausdrücklich auf das Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts verweist; dieses hat die Zeugenaussagen namentlich hinsichtlich des Seitenabstandes zwischen "M[REDACTED]" und den H[REDACTED]-Kähnen ausführlich wiedergegeben und die kleineren Abweichungen in den Aussagen ohne Rechtsfehler für unerheblich gehalten.

Schließlich meint die Revision, gegen die Annahme des Berufungsgerichts spreche der Erfahrungssatz, daß ein Schiffer nicht ohne erkennbaren Grund plötzlich einen falschen Kurs einschlage. Die Revision übersieht, daß das Berufungsgericht den Grund für den Kurswechsel von "W[REDACTED]" in einer objektiv unrichtigen und fahrlässig falschen Einschätzung der Situation durch seine Schiffsführung gesehen hat; diese habe sich durch die scheinbare Zusammendrängung der Lichter auf engem Raum, die durch die gleich unterhalb der Unfallstelle beginnende Linksbiegung des Stromes bedingt worden sei, irreführen lassen. Damit hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler einen genügenden Grund für das irrige und fahrlässige Verhalten der Schiffsführung von "W[REDACTED]" aufgezeigt.

3. Halten somit die Feststellungen des Berufungsgerichts über den Fahrtweg von "M[REDACTED]" der rechtlichen Nachprüfung stand, so folgt daraus, daß die Schiffsführung von "M[REDACTED]" entgegen der Ansicht der Revision weder gegen die Vorschriften über die Stromüberquerung (§ 49 mit § 47 RSchPVO) noch gegen die über das Verbot der Kursänderung (§ 37 Abs. 2) verstoßen hat. "M[REDACTED]" hatte den Übergang nach rechtsrheinisch bereits beendet, als sie in einem Seitenabstand von 20 - 30 m den Kahn "H[REDACTED] 15" passierte. Sie befand sich dabei nicht fast in der Mitte des Fahrwassers, wie die Revision behauptet, sondern eindeutig im

rechtsrheinischen Drittel des Fahrwassers. Es kann also keine Rede davon sein, daß sich "M[REDACTED]" noch auf Querverfahrt befand, als während seiner Fahrt zwischen dem zweiten und ersten Anhang des H[REDACTED]-Zuges die Lichter von "W[REDACTED]" erstmalig weiter oben in Erscheinung traten. Solange "W[REDACTED]" nicht gesichtet wurde, hatte "M[REDACTED]" keinen Anlaß, näher an den H[REDACTED]-Zug heranzufahren. Nach Insichtkommen von "W[REDACTED]" hat sich "M[REDACTED]" dem Schleppzug immer mehr genähert, so daß sie schließlich in der Höhe des Kahnes "H[REDACTED] 81" nur noch 6 - 8 m von dem Kahn entfernt war. Diese Annäherung hat sich auf einer Fahrstrecke von mehreren hundert Metern vollzogen. Darin lag weder eine (Fortsetzung der) Querverfahrt noch eine nach § 37 Nr. 2 verbotene Kursänderung, wie die Revision meint. Im Augenblick des Insichtkommens schlossen die Kurse von "M[REDACTED]" und "W[REDACTED]" die Gefahr eines Zusammenstoßes durchaus nicht aus. Unter diesen Umständen hatte das bergfahrende MTS "M[REDACTED]" dem Talfahrer "W[REDACTED]" nach § 38 den Weg zu weisen und "W[REDACTED]" mußte nach § 39 Nr. 1 den ihm für die Vorbeifahrt Steuerbord auf Steuerbord gewiesenen Weg nehmen. Da "M[REDACTED]" dem "W[REDACTED]" den Weg zur Vorbeifahrt an Steuerbord wies, war es nur sachgemäß, wenn "M[REDACTED]" näher an den Schleppzug beiging, um dadurch dem Talfahrer einen geeigneten Weg freizulassen.

II. Möglichkeit für "W[REDACTED]", nach Backbord auszuweichen.

Die Einhaltung dieses Fahrtweges durch "M[REDACTED]", die nach der richtigen Auffassung des Berufungsgerichts entgegen der Meinung der Revision den Kernpunkt des Streites der Parteien in den Tatsacheninstanzen dargestellt hat, genügt für sich allein freilich, was auch das Berufungsgericht nicht übersehen hat, nicht, um ein Verschulden des beklagten Schiffsführers von "W[REDACTED]" anzunehmen. Ein solches setzt

weiterhin voraus, daß der Beklagte zu 2 der Weisung Folge leisten konnte, d.h. Raum genug hatte, um Steuerbord auf Steuerbord vorbeizufahren. Das hat das Berufungsgericht auf Grund des Beweisergebnisses ausdrücklich festgestellt, so daß es auf die Frage der Beweislast nicht ankommt. Es hat sich seine Überzeugung nach eingehender Würdigung der Zeugenaussagen gebildet. Insbesondere hat es die Aussage des Zeugen Kü[REDACTED] im Verklarungsverfahren gewürdigt (eine solche in der "Hauptverhandlung" des Strafverfahrens, die die Revision als übersehen bezeichnet, liegt nicht vor, da eine Hauptverhandlung noch nicht stattgefunden hat und das auf Bl. 41 der Strafakten befindliche Protokoll eine Abschrift des Vernehmungsprotokolls des Verklarungsverfahrens ist) und sich im Rahmen seiner Beweiswürdigung gehalten, wenn es die Bekundung dieses Zeugen, hinter dem MS "Wi[REDACTED]-[REDACTED]", das 80 m seitlich des H[REDACTED]-Bootes gefahren sei, seien "auch noch ein paar Motorschiffe" gefahren, als zu unpräzise ansieht, um seine gegenteilige Überzeugung zu erschüttern. Die Aussagen der Zeugen D[REDACTED] und K[REDACTED] sind rechtsfehlerfrei gewürdigt. Die Behauptung der Revision, der Zeuge He[REDACTED] habe im Verklarungsverfahren eingestanden, daß weiter unterhalb viele Fahrzeuge gefahren seien, ist aktenwidrig. Zur Bildung seiner Überzeugung hat das Berufungsgericht insbesondere auch den Umstand verwertet, daß der Kapitän von "W[REDACTED]" und die übrigen Besatzungsmitglieder dieses Schiffes über die angebliche Belegung des Reviers nichts bekunden konnten. Im übrigen ergibt auch die von den Beklagten vorgelegte Unfallskizze, daß "W[REDACTED]" gefahrlos an "M[REDACTED]" hätte vorbeifahren können, wenn er seinen Kurs beibehalten hätte. Nicht einmal der dort als vor Anker liegend eingezeichnete Kahn "Mar[REDACTED]-E[REDACTED]" hätte die Vorbeifahrt von "W[REDACTED]" gestört, ganz abgesehen davon, daß es das Berufungsgericht für ganz unglaublich hält, daß dort mitten im Fahrwasser Schiffe gelegen hätten.

Die Revision geht selbst davon aus, daß der Zwischenraum zwischen dem H-Boot und dem gleichfalls zu Berg fahrenden MS "Wi", den "W" durchfahren hat, 50 bis 60 m betragen hat. Dann konnte aber MS "W", das unstreitig dicht an "Wi" vorbeifuhr, auch bei Beibehaltung seines Kurses gefahrlos sowohl an "M" als auch an dem angeblich dort, aber weiter stromwärts als "Wi" stillliegenden Kahn "Mar-E" vorbeifahren, wie ein Blick auf die von den Beklagten vorgelegte Unfallskizze ergibt, wenn man dort die Lage von "M" richtig einzeichnet. Es kommt daher auf die Längsentfernung zwischen "M" und "Wi" nicht an. Im übrigen wäre nach dieser Skizze für "W" auch noch die Möglichkeit gegeben gewesen, nach der Vorbeifahrt an "Wi" vor der Begegnung mit "M" nach Backbord zu gehen.

III. Mit der nautisch einwandfreien Fahrweise von "M", die dem Talfahrer einen geeigneten Weg freigelassen hat (§ 38 Nr. 1 S. 2), steht gleichzeitig das Verschulden der Schiffsführung von "W" fest. Sie hat ohne rechtfertigenden Grund die klare Weisung des Bergfahrers zur Begegnung an Steuerbord mißachtet (§§ 38 Nr. 3, 39 Nr. 1) und versucht, nach Steuerbord auszuweichen, was zu den beiden Kollisionen und damit zu dem von der Klägerin erlittenen Schaden geführt hat. Der Klage ist daher mit Recht dem Grunde nach stattgegeben worden (§§ 92, 114 BSchG; § 735 HGB;

§§ 823 Abs. 1, 840 BGB; § 304 ZPO).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97, § 101 ZPO.

Dr. Nastelski Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke