

Verkündet
am 29. Oktober 1962
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

- 1) "V[REDACTED]-Feuerversicherung AG", Direktion D[REDACTED],
vertreten durch ihren Bevollmächtigten Karl R[REDACTED] in
H[REDACTED], M[REDACTED]straße [REDACTED],
 - 2) "E[REDACTED] A[REDACTED] Unfall- und Schadensversicherungsgesellschaft", Direktion M[REDACTED], S[REDACTED]str. [REDACTED],
Klägerinnen, Revisionsklägerinnen und Anschluß-
revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- 1) Franz Ha[REDACTED] Cie. GmbH, Du[REDACTED]-Ru[REDACTED], H[REDACTED]str. [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer daselbst,
 - 2) Kapitän Benno Josef Sch[REDACTED], Ho[REDACTED], K[REDACTED]str. [REDACTED],
zu laden bei der Beklagten zu 1),
Beklagte, Revisionsbeklagte und Anschluß-
revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 29. Oktober 1962 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Nörr, Dr. Reinicke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Anschlußrevision der Beklagten wird auf die Revision der Klägerinnen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 23. Juni 1960 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 30. Mai 1958 wird auch insoweit zurückgewiesen, als dies nicht durch das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts geschehen ist.

Den Beklagten werden die Kosten des zweiten und dritten Rechtszuges auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin zu 1 hatte das MS "L[REDACTED]", die Klägerin zu 2 die Ladung dieses Schiffes versichert. Der Beklagten zu 1 gehört das MS "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]", das von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Am 13. Dezember 1956 gegen 15 Uhr stieß das beladene MS "L[REDACTED]" (766 t, 67 m lang, 500 PS) mit dem beladenen MS "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" (602 t, 60,20 m lang, 380 PS) auf dem Rhein in der Nähe der Ruhrmündung zusammen und sank. "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" wurde beschädigt.

"L[REDACTED]" hatte an der Mü[REDACTED] gebunkert und dann die Bergfahrt angetreten. Um in deren normalen, linksrheinisch verlaufenden Kurs zu kommen, wollte es von der rechtsrheinischen Stromseite zur linksrheinischen hinübergehen. Die Durchführung dieses Manövers verzögerte sich mit Rücksicht auf herankommende Talfahrt, zu der das TMS "Li[REDACTED]" und das Boot "J[REDACTED]" gehörten. "L[REDACTED]" einigte sich mit den Talfahrern durch das übliche Flaggensignal auf eine Begegnung Steuerbord auf Steuerbord, die auch, abgesehen von derjenigen mit "Li[REDACTED]", glatt verlief. Während diese Begegnung durchgeführt wurde, kam "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" aus der Ru[REDACTED] und nahm Kurs stromabwärts. Bei dem Versuch dieses Schiffes, "L[REDACTED]" ebenfalls auf dessen Steuerbordseite zu begegnen, geriet "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" mit seinem Bug gegen "L[REDACTED]" mittschiffs. Anschließend stieß "L[REDACTED]" gegen das Hinterschiff von "Li[REDACTED]" und sank sodann. Die Schuldlosigkeit von "Li[REDACTED]" ist unstreitig.

Der volle Umfang des Schiffsschadens an "L[REDACTED]" steht noch nicht fest. Es wird deshalb von der Klägerin zu 1 ein



Teilbetrag von 401.121,47 DM geltend gemacht und im übrigen Feststellungsantrag gestellt. Ersatz für den Ladungsschaden wird von der Klägerin zu 2 in Höhe von 8.944,25 DM gefordert.

Die Klägerinnen sind der Ansicht, "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED]" habe aus der Ruhrmündung nicht nach linkerheinisch zu Tal fahren und dadurch den Kurs von "L [REDACTED]" kreuzen dürfen. Die Beklagten meinen, "L [REDACTED]" sei bei der Ausfahrt von "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED]" aus der Ruhrmündung noch so weit entfernt gewesen, daß "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED]", der bereits in gestreckter Lage zu Tal gefahren sei, die Kursweisung des bergfahrenden MS "L [REDACTED]" zur Begegnung Steuerbord an Steuerbord habe befolgen müssen; zum Zusammenstoß sei es nur deshalb gekommen, weil "L [REDACTED]" entgegen seiner Kursweisung plötzlich stark nach Steuerbord gehalten habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den bezifferten Klageantrag dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsantrag entsprochen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat, wie sich trotz des widerspruchsvollen Urteilsausspruchs klar aus den Entscheidungsgründen ergibt, den Klageanträgen nur in Höhe von drei Fünfteln entsprochen und die Klage im übrigen abgewiesen.

Mit der Revision wollen die Klägerinnen die Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils erreichen, während die Beklagten mit ihrer Anschlußrevision die Klageabweisung in vollem Umfange erstreben. Beide Parteien bitten um Zurückweisung des gegnerischen Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I. Beide Vorinstanzen sind im wesentlichen der von den Klägerinnen gegebenen Darstellung des Unfallherganges gefolgt. Das Oberlandesgericht ist bei der Würdigung der Beweisaufnahme, soweit sie den tatsächlichen Ablauf der Ereignisse betrifft, in vollem Umfange dem Rheinschiffahrtsgericht beigetreten. Hiernach ist festgestellt:

Als "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED]" bei der Ausfahrt aus der Ruhrmündung (etwa von km [REDACTED],0 bis [REDACTED],3) den Rheinstrom erreichte, sei das Schiff mit seinem Kopf keinesfalls höher als bei km [REDACTED],1 gewesen. In diesem Zeitpunkt habe sich "L [REDACTED]" mindestens kurz unterhalb des etwa bei km 780,3 befindlichen Molenkopfes, der die Ruhrmündung von der Mündung des Hafenkanals trennt, befunden. Dabei sei "L [REDACTED]" nicht hart am rechten Ufer entlang, sondern mehr zur Strommitte zu Berg gefahren, das Schiff habe sich mindestens 100 m aus dem rechten Ufer gehalten. "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED]" sei in keinem Zeitpunkt seit seiner Ausfahrt aus der Ruhrmündung gestreckt zu Tal gefahren; die von "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED]" beabsichtigte Begegnung Steuerbord an Steuerbord mit "L [REDACTED]" habe eine Querfahrt bis zur Strommitte mit einem klaren Schneiden des Bergfahrer-kurses zu einem Zeitpunkt erfordert, in dem sich "L [REDACTED]" schon mindestens kurz unterhalb des Molenkopfes befunden habe, also die Entfernung der beiden Schiffe voneinander nur noch verhältnismäßig gering gewesen sei. "L [REDACTED]" habe schon vor der Begegnung mit den Talfahrern ("J [REDACTED]" und "Li [REDACTED]") Kurs zur Strommitte hin genommen, aber sich mit diesen Talfahrern auf Begegnung Steuerbord an Steuerbord geeinigt. Sowohl "L [REDACTED]" als auch "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED]" hätten gute Fahrt gemacht, so daß der Abstand sehr schnell weiter

abgenommen habe. Kurz vor der Kollision habe "L" noch versucht, nach Steuerbord auszuweichen. Der Zusammenstoß habe etwa in Höhe des bezeichneten Molenkopfes stattgefunden.

II. Verschulden von "Ha Ku" (Anschlußrevision der Beklagten)

Zutreffend hat das Berufungsgericht in der Fahrweise des Beklagten zu 2 einen klaren Verstoß gegen § 50 Nr. 3 RhSchPVO gesehen. Nach dieser Vorschrift ist die Ausfahrt aus Flußmündungen nur gestattet, wenn das Manöver ausgeführt werden kann, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen sind, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Für "Ha Ku" wäre die Ausfahrt erlaubt gewesen, wenn das Schiff bei der Ausfahrt scharf Steuerbordkurs genommen und entlang der rechtsrheinischen Uferlinie gefahren wäre, da dort nach den getroffenen Feststellungen hinreichend Raum zur gefahrlosen Begegnung Backbord an Backbord mit "L" gewesen wäre. Der Beklagte zu 2 hat aber Kurs nach dem linksrheinischen Ufer genommen, um Steuerbord an Steuerbord des MS "L" vorbeizufahren. Das mußte notwendigerweise dazu führen, daß "Ha Ku" den Kurs von "L" kreuzte. Nach den zugunsten der Beklagten getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts betrug der Abstand der beiden Schiffe bei der Ausfahrt von "Ha Ku" an der Uferlinie gerechnet, weniger als 300 m. "Ha Ku" mußte aber, um an der Steuerbordseite von "L" vorbeifahren zu können, noch einen Querabstand von über 100 m überwinden. Da beide Schiffe gute Fahrt machten, hätte das Kreuzen des Kurses, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei annimmt, unter den gegebenen Verhältnissen nur gelin-

gen können, wenn "L[REDACTED]" eindeutig und sehr unvermittelt entweder den Kurs geändert, d.h. nach Backbord gegangen, oder seine Geschwindigkeit herabgesetzt hätte. Da für "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" die Voraussetzungen, unter denen die Ausfahrt mit linksrheinischem Kurs gestattet gewesen wäre, nicht gegeben waren, hat der Beklagte zu 2 gegen die Vorschrift des § 50 Nr. 3 verstoßen, die der durchgehenden Schifffahrt in gewissem Umfange die Vorfahrt vor den von der Uferseite herkommenden Fahrzeugen einräumt. Mit Recht bezeichnet das Berufungsgericht das Verhalten des Beklagten zu 2, der für sich die Vorfahrt vor dem Bergfahrer erzwingen wollte, als unverantwortlich, um so mehr, als "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" auch die Talfahrer gefährdet hat.

Zutreffend sieht das Berufungsgericht weiter ein grob fahrlässiges Verhalten des Beklagten zu 2 darin, daß er nach seinen Angaben die blaue Seitenflagge von "L[REDACTED]" auf sich bezogen und daher geglaubt habe, "L[REDACTED]" wolle ihn zur Begegnung Steuerbord an Steuerbord anweisen (§ 38 Nr. 3). "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" war, als er aus der Ruhrmündung herausfuhr, nicht Talfahrer, sondern Querfahrer, wie das Berufungsgericht richtig des näheren ausgeführt hat. Die Querfahrt wurde nicht dadurch zur Talfahrt, daß sie schräg stromabwärts zum linksrheinischen Ufer gerichtet war. Als Querfahrer konnte der Beklagte zu 2 die blaue Seitenflagge, die für ihn klar erkennbar den Talfahrern "Jo[REDACTED]" und "Li[REDACTED]" galt, nicht auf sich beziehen (vgl. BGH VersR 1962, 417). Die beiden Backbordsignale, die der Beklagte nach der Feststellung des Berufungsgerichts gegeben hatte, noch ehe er sich auf dem Strom befand, standen mit seinem früheren Ausfahrtssignal, das seine Absicht kundgab, nach Steuerbord zu fahren, in Widerspruch, da sie bedeuteten, er wolle seinen

Kurs nach Backbord, also stromaufwärts richten (§ 49 Nr. 1 S. 2 a.E.), während der Beklagte zu 2 nicht nach Backbord ging, sondern seine Schrägfahrt zum linken Ufer antrat. Die Abgabe der Backbordsignale war daher nach § 25 unzulässig (BGH VersR 1960, 535). Der Beklagte zu 2 hat durch seine Fahrweise gleichzeitig gegen das Querfahrtverbot des § 49 Nr. 1 S. 1, 47 Nr. 1 (vgl. dazu Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen II RhSchPVO § 49 Anm. III 1) verstoßen; nach diesen Vorschriften ist die Querfahrt nur unter denselben Voraussetzungen erlaubt wie die Ausfahrt.

Die Angriffe der Anschlußrevision beruhen auf dem falschen Ausgangspunkt, "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" sei Talfahrer gewesen, für den die Weisung des Bergfahrers gegolten habe. "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" wäre nur zum Talfahrer geworden, wenn das Schiff nach der Ausfahrt den Strom nicht überquert hätte, sondern zunächst in gestreckter Lage ganz rechtsrheinisch zu Tal gefahren wäre, wie in der Berufungsbegründung S. 4 behauptet ist. In dieser gestreckten Lage hätte es dann aber nach § 37 Nr. 2 verbleiben müssen; auch dann hätte die blaue Seitenflagge des in einem Seitenabstand von mindestens 100 m zu Berg fahrenden MS "L[REDACTED]" nach § 37 Nr. 2 nicht für "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" gegolten. Hätte das Schiff dann aus seiner gestreckten Lage heraus seine Fahrt zum linken Ufer angetreten, so hätte es gegen § 37 Nr. 2, § 49 Nr. 1 mit § 47 Nr. 1 verstoßen. Auch dann würde die Führung von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" ein ebenso schwerer Schuldvorwurf treffen.

Mit der Behauptung, "L[REDACTED]" habe seinen Kurs oder seine Geschwindigkeit nicht unvermittelt zu ändern brauchen, wendet sich die Anschlußrevision gegen die rechtsfehlerfreie

tatsächliche Würdigung des Berufungsgerichts. Die Behauptung steht mit dem Unfallhergang in unlösbarem Widerspruch.

Der Antrag der Beklagten, notfalls über die Frage des Abtreibens von "L[REDACTED]" nach dem Zusammenstoß ein Sachverständigengutachten einzuholen, ist im angefochtenen Urteil entgegen der Ansicht der Anschlußrevision ohne Rechtsverstoß abgelehnt worden.

Hiernach hat das Berufungsgericht mit Recht in der Fahrweise des Beklagten zu 2 einen groben nautischen Fehler gesehen.

III. Verschulden von "L[REDACTED]" (Revision der Klägerinnen und Anschlußrevision der Beklagten)

Das Rheinschiffahrtsgericht hat ein Verschulden der Schiffsführung von "L[REDACTED]" verneint. Es hat ausgeführt: "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" habe sein Manöver verhältnismäßig kurz oberhalb von "L[REDACTED]" in Angriff genommen. Die Vorgänge hätten sich dann notwendigerweise überstürzt. Die Fahrweise von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" sei so verfehlt gewesen, daß mit ihr auf "L[REDACTED]" von vornherein nicht habe gerechnet werden können. Wenn tatsächlich durch ein Backbordausweichen von "L[REDACTED]" noch etwas hätte gerettet werden können, was nicht einmal bewiesen sei und wofür auch bei der Lage der Fahrzeuge zueinander vor dem Unfall nichts spreche, so würde es sich bei dem Vorgehen von "L[REDACTED]" um eine Maßnahme des letzten Augenblicks gehandelt haben, die von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" als dem Schiff getragen werden müsse, das die gefährliche Lage schuldhaft heraufbeschworen habe. Die Schiffsführung von "L[REDACTED]" habe nie und nimmer annehmen können, daß ange-

sichts der gerade vor "L" befindlichen Talfahrt ("Li" und "J") sich nunmehr auch noch das aus der Ru kommende MS "Ha Ku" an seiner Steuerbordseite die Vorbeifahrt habe erzwingen wollen.

Das Rheinschiffahrtsobergericht glaubte dieser Auffassung nicht folgen zu können. Es stellt fest, daß man auf "L" keines der von "Ha Ku" gegebenen akustischen Signale gehört habe, was nicht zu entschuldigen sei. Auch habe man auf "L" das MS "Ha Ku" und die von ihm gesetzte blaue Flagge viel zu spät bemerkt. Dabei bezieht sich das Berufungsgericht auf die Bekundung des Kapitäns Ranzenberger von "L": "Als ich den "Ha Ku" zum ersten Mal wahrte, war der mehrfach genannte Tanker ("Li") mit seinem Bug ungefähr in der Höhe meines Bootes." (Bei dem Wort "Booten" handelt es sich, was in den Tatsacheninstanzen übersehen wurde, um einen Übertragungsfehler aus dem Stenogramm, es muß heißen "Bugs", s. VA Bl. 13 R.). Wenn man berücksichtige - so führt das Berufungsgericht aus -, daß "L" mit "Li" erst nach der Kollision mit "Ha Ku" zusammengestoßen sei, so ergebe sich, daß das Schiff der Beklagten schon sehr nahe gewesen sein müsse, als es vom Kapitän Ra zum ersten Mal gesehen worden sei. Andere Besatzungsmitglieder von "L" hätten "Ha Ku" erst auf eine Entfernung von 15 oder 10 m bemerkt. All das zeige, wie wenig aufmerksam man auf "L" im Bereich der großen Hafenausfahrten gewesen sei. Als Bergfahrer habe "L" der Talfahrt den Kurs weisen müssen, wobei für die Ausübung des Weisungsrechtes das Verhalten der aus den Häfen kommenden Schiffe von großer Bedeutung habe sein können. Die Führung von "L" sei weder ihrer aus dem Kursweisungsrecht sich ergebenden

besonderen Verantwortung noch ihrer allgemeinen Sorgfaltspflicht gerecht geworden. Der spätere Unfall beruhe auf diesem Fehler. Man habe auf "L" zu spät reagiert, d.h. zu spät die blaue Flagge eingezogen und scharf nach Steuerbord gehalten. Hätte man diese Maßnahmen bereits ergriffen, als "Ha Ku" sich noch auf der Ru befunden und von dort sein Ausfahrtssignal gegeben habe, so wäre für dieses Schiff die Situation eindeutig klar gewesen, als es auf dem Strom erschienen sei. Diese Maßnahmen hätten auch noch rechtzeitig beim Auslaufen von "Ha Ku" aus der Ru und bei dessen ersten Backbordsignal ergriffen werden können. Es sei zwar nicht zu übersehen, daß sich die Ereignisse von diesem Zeitpunkt ab rasch entwickelt hätten. Im gleichen Zeitraum, als "Ha Ku" die blaue Flagge gesetzt und zweimal Backbordsignal gegeben habe, wäre es aber der Führung von "L" möglich gewesen, die blaue Flagge einzuziehen und eindeutig Steuerbordkurs einzuschlagen. Sogar vom Zeitpunkt der Ausfahrt von "Ha Ku" ab habe die Führung von "L" noch genügend Zeit zur zweckmäßigen Reaktion gehabt. Von einer überhasteten Maßnahme des letzten Augenblicks könne daher nicht gesprochen werden, ganz abgesehen davon, daß schon diese Situation durch eigenes Verschulden der Führung von "L" entstanden sei. Die Führung von "L" könne sich auch nicht damit entschuldigen, daß sie mit Rücksicht auf die Talfahrt die blaue Flagge nicht früher habe einziehen und ihren Kurs nicht früher habe ändern können, da die Situation auf dem Strom schon bei der Ausfahrt von "Ha Ku" völlig klar gewesen sei.

Diese Ausführungen vermögen die Annahme eines Verschuldens der Schiffsführung von "L" nicht zu tragen. Sie kranken schon daran, daß das Berufungsgericht Feststel-

lungen, die zu Lasten der Schiffsführung von "L" gingen, nicht getroffen hat. Im Urteil (S. 30) ist zugunsten der Beklagten "unterstellt", daß "Ha Ku" in der oberen Hälfte der Ruhrmündung ausgefahren sei (ähnlich das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts S. 5 "keinesfalls" höher als bei km 1). Diese Unterstellung brauchen die Klägerinnen ebensowenig gegen sich gelten zu lassen wie die weitere Unterstellung daselbst, daß "L" bereits seine volle Geschwindigkeit erreicht gehabt habe. Die Feststellung (S. 20), daß bei der Ausfahrt von "Ha Ku" sich das MS "L" mindestens kurz unterhalb des Kopfes der Mole zwischen Ruhrmündung und Hafenkanal befunden habe, läßt offen, ob "L" in diesem Zeitpunkt nicht bereits die Höhe der Mole erreicht hatte (vgl. Aussage B und W, Berufungsurteil S. 16). Auf Seite 23 des Berufungsurteils ist festgestellt, daß "L" vor dem Unfall einen Kurs gefahren sei, der mindestens 100 m aus dem rechten Ufer verlaufen sei. Der Kurs von "L" kann also noch mehr zur Strommitte gewesen sein, wie einzelne der im angefochtenen Urteil wiedergegebenen Zeugenaussagen erkennen lassen. Auf S. 27 ist festgestellt, daß "Ha Ku" "gute Fahrt gemacht" habe, auf S. 29, daß das Schiff noch auf der Ru die Fahrt erhöht habe, um die Vorfahrt zu erzwingen (nach der Annahme des Zeugen W, S. 27, Fahrt "vollan"). Genau konnte das Berufungsgericht die Geschwindigkeit von "Ha Ku" nicht feststellen (Urteil S. 19). Wenn die Strömung (Wasserstand 4,87 m Pegel Ru) berücksichtigt wird, dann muß zugunsten der Klägerinnen eine Geschwindigkeit des vollan fahrenden und von der Strömung getriebenen Schiffes von 20 km/h unterstellt werden, da das Berufungsgericht sich außerstande gesehen hat, die genaue Geschwindigkeit von "Ha Ku" festzustellen (Urteil S. 19). Daraus folgt: Selbst wenn die zugunsten der Beklagten

getroffenen Feststellungen (Ausfahrt bei km [REDACTED], 1, Kollisionsort 100 m aus dem rechten Ufer ungefähr in der Höhe des etwa bei km [REDACTED], 3 befindlichen Molenkopfes) zu Lasten der Klägerinnen zugrundegelegt werden, so ergibt sich, daß "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED] [REDACTED]" von der Ausfahrt bis zum Kollisionsort eine Strecke von etwa 220 bis 230 m zurückzulegen hatte, zu der er rund 40 Sekunden benötigte. Dieser Zeitraum würde sich noch weiter verkürzen, wenn die Stelle der Ausfahrt zugunsten der Klägerinnen als weiter stromabwärts liegend unterstellt würde.

Schon diese Überlegungen zeigen, daß dem Rheinschiff-fahrtsgericht zu folgen ist, wenn es die von "L [REDACTED]" zu er-greifenden Maßnahmen als solche des letzten Augenblicks be-zeichnet. Dazu kommt aber noch folgendes:

Das Überhören der Schallsignale von "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED] [REDACTED]" durch die Besatzung von "L [REDACTED]" läßt entgegen der Annahme des Berufungsgerichts keinen Schluß auf ein unfallursächliches schuldhaftes Verhalten dieser Besatzung zu. Hätte die Schiffs-führung von "L [REDACTED]" das oder die Ausfahrtssignale von "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED] [REDACTED]" gehört, so hätte sie erst recht den von ihr genom-men Kurs einschlagen können, da "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED] [REDACTED]" durch sein Signal kundgab, nach der Ausfahrt den Kurs nach Steuerbord zu richten, d.h. entlang der rechten Uferlinie zu fahren. Die vor der Ausfahrt von "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED] [REDACTED]" abge-gbenen beiden Backbordsignale waren unzulässig. Wenn sie schon eine Bedeutung haben sollten, konnten sie nur die in § 49 Nr. 1 für die Querfahrt geregelte Bedeutung haben, daß "Ha [REDACTED] Ku [REDACTED] [REDACTED]" seinen Kurs nach Backbord, also stromauf-wärts habe richten wollen. Keinesfalls konnten sie die Be-deutung einer "Klarstellung" der Begegnung Steuerbord an

Steuerbord mit "L" haben, da "Ha Ku" sich bei der Abgabe der Signale noch auf der Ru befand, also nicht auf dem Rh zu Tal gefahren sein konnte. Wenn die Schiffsführung von "L" diese Signale gehört hätte, hätte ihr keinerlei Vorwurf daraus gemacht werden können, wenn sie auf diese Signale nicht reagiert hätte. Wenn das Oberlandesgericht verlangt, daß "L" bereits bei der Ausfahrt von "Ha Ku" die blaue Flagge hätte einziehen müssen, so mutet es dem Bergfahrer einen klaren Verstoß gegen die Vorschrift des § 38 Nr. 3 Satz 2 zu, wonach die Flagge bis zur Beendigung der Vorbeifahrt an den Talfahrern ("J" und "Li") gezeigt werden mußte. Gewiß kann es von der Pflicht zur Einhaltung dieser Vorschrift Ausnahmen geben, wenn das Abweichen hiervon zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr notwendig ist (§ 5). Eine solche unmittelbare Gefahr bestand aber bei der Ausfahrt von "Ha Ku" nicht. In diesem Zeitpunkt hätte die Schiffsführung von "L", wenn sie die Signale vorher gehört hätte, nicht mit einer derart grob verkehrswidrigen Fahrweise von "Ha Ku" rechnen können. Im übrigen läßt das angefochtene Urteil auch Feststellungen vermissen, die seine Ansicht rechtfertigen könnten, in diesem Zeitpunkt sei die Situation auf dem Strom (im Verhältnis zu den Talfahrern "J" und "Li") völlig klar gewesen. Es wäre notwendig gewesen, daß das Berufungsgericht die Entfernung von "L" zu den Talfahrern in diesem Zeitpunkt festgestellt hätte, wobei zu berücksichtigen wäre, daß "Li", die aufdrehen wollte, sehr wenig Fahrt hatte (Aussagen St und B, VA 20, 21). Mit Recht rügt die Revision in diesem Zusammenhang, das Berufungsgericht hätte die Aussage des Kapitäns V von "J" beachten müssen, wonach "J" 50 m oberhalb "L" gewesen sei, als dieses Schiff die blaue

Flagge eingezogen habe. Es wäre weiter zu bedenken gewesen, daß "L[REDACTED]" nach der Aussage W[REDACTED] (Berufungsurteil S. 21) einen Kurs in einem seitlichen Abstand von nur 30 m von "Li[REDACTED]" fuhr und daß "J[REDACTED]" nach der Bekundung ihres Steuermanns Bo[REDACTED] (Berufungsurteil S. 22) vor dem Zusammenstoß mit dem Überholen von "Li[REDACTED]" auf deren Steuerbordseite begann und bei der Vorbeifahrt an "L[REDACTED]" nur etwa 10 m Seitenabstand von diesem Schiff hatte. Hätte, wie es das angefochtene Urteil (S. 33) verlangt, "L[REDACTED]" bereits in dem Zeitpunkt, als "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" sich noch auf der Ru[REDACTED] befand, entgegen der Vorschrift des § 38 Nr. 3 die blaue Flagge eingezogen und scharf nach Steuerbord gehalten, so erscheint es nicht ohne weiteres als völlig klar, daß nicht bei einem oder beiden Talfahrern durch solche Manöver von "L[REDACTED]" Zweifel über die Kursabsicht dieses Schiffes erweckt worden wären. Jedenfalls kann mit dem Oberlandesgericht nicht der Schluß gezogen werden, aus dem Umstand, daß durch das spätere Einziehen der Flagge und scharfe Beigehen von "L[REDACTED]" nach Steuerbord die Talfahrer nicht verwirrt worden seien, ergebe sich, daß die Talfahrer nicht verwirrt worden wären, wenn "L[REDACTED]" diese Maßnahmen ergriffen hätte, als "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" noch auf der Ru[REDACTED] gefahren sei. Dabei ist, wie im Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts (S. 10) zutreffend ausgeführt ist, zu bedenken, daß "L[REDACTED]" bei der Ausfahrt von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" mit einer derart verkehrswidrigen Fahrweise von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" auch dann nicht hätte rechnen können, wenn es dieses Schiff und seine Signale bemerkt hätte. Dieses Verhalten wurde erst deutlich, als sich der ganze Schiffskörper von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" mit weiterhin nach links-rheinisch gerichtetem Kurs auf dem Strom befand. Damit verkürzte sich der oben angegebene Zeitraum, der für "L[REDACTED]" zur Einleitung seiner Maßnahmen verblieb, noch mehr, so daß es.

sich tatsächlich nur um Maßnahmen des letzten Augenblicks handeln konnte, wie das Rheinschiffahrtsgericht richtig angenommen hat. Bei dieser Sachlage kann dem Berufungsgericht auch nicht zugestimmt werden, wenn es meint (S. 35), "L" habe durch sein Verschulden die Gefahrensituation herbeigeführt, in der überhastete Maßnahmen hätten ergriffen werden müssen. Zum mindesten haben die Beklagten nach den getroffenen Feststellungen nicht bewiesen, daß die Schiffsführung von "L" schuldhafterweise zu spät die Flagge eingezogen habe und nach Steuerbord gegangen sei. Die Erwägungen, die im angefochtenen Urteil über die Kursweisung von "L" angestellt werden (S. 33), gehen fehl, da der aus der Ru ausfahrende "Ha Ku" nicht Talfahrer war. Daß ein Verschulden von "L", wie die Anschlußrevision meint, darin liege, daß das Schiff nicht früher nach Backbord ausgewichen sei, hat das Berufungsgericht selbst nicht angenommen und ist vom Rheinschiffahrtsgericht zutreffend verneint worden (Urt. S. 10). Der Anschlußrevision kann auch nicht zugegeben werden, daß "L" Quersfahrer i.S. der §§ 47, 49 gewesen sei. Wenn auch "L" vor der Begegnung mit der Talfahrt leichten Steuerbordkurs fuhr, so steht doch fest, daß "L" den Kurs der Talfahrer nicht kreuzte, vielmehr entsprechend dem gegebenen Signal an der Steuerbordseite der Talfahrzeuge vorbeifuhr. Daß nicht "L" den Kurs von "Ha Ku" kreuzte, sondern vielmehr umgekehrt "Ha Ku" quer lag, bedarf keiner weiteren Darlegung. Auch der Vorwurf, den die Anschlußrevision erhebt, "L" hätte die Geschwindigkeit herabsetzen müssen, entbehrt der Berechtigung; mindestens ist auch insoweit nach den getroffenen Feststellungen ein Verschulden von "L" nicht bewiesen. Bei der Ausfahrt von "Ha Ku" hatte die Schiffsführung von "L" zunächst keinen Anlaß, die Geschwindigkeit herabzusetzen, da

14/

sie mit dem grob verkehrswidrigen Verhalten von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" nicht zu rechnen brauchte. Später hat Kapitän Ra[REDACTED] von "L[REDACTED]" nach seiner Darlegung im Verklärungsverfahren die Geschwindigkeit zunächst herabgesetzt, dann aber zwecks Ausweichens nach Steuerbord wieder erhöht. Auch hier handelt es sich, wie oben ausgeführt, um Maßnahmen des letzten Augenblicks, nachdem das verkehrswidrige Verhalten von "Ha[REDACTED] Ku[REDACTED]" für "L[REDACTED]" erkennbar geworden war.

Gegen die Schiffsführung von "L[REDACTED]" kann also kein Schuldvorwurf daraus hergeleitet werden, daß sie keine oder falsche Maßnahmen von dem Augenblick an ergriffen habe, in dem die unverantwortliche Fahrweise des Beklagten zu 2 für sie hätte erkennbar werden können.

IV. Die Schadensersatzpflicht der Beklagten ergibt sich aus § 92, 114 BSchG, § 735 HGB, §§ 823, 840 BGB. Hiernach war die Anschlußrevision zurückzuweisen und auf die Revision das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts wiederherzustellen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Fischer Dr.Nörr Dr.Reinicke Dr.Bukow