

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

2041 001

BSchSO §§ 38 Nr. 1, 39 Nr. 1

Bei der Begegnung auf einer Flußstrecke mit Grube hat der Bergfahrer sein Weisungsrecht grundsätzlich so auszuüben, daß dem Talfahrer die Grube überlassen bleibt. Der Talfahrer hat aber der Weisung des Bergfahrers auch dann zu folgen, wenn der Bergfahrer dem Talfahrer den Weg so weist, daß dem Talfahrer nicht die Grube überlassen bleibt.

BSchSO § 38 Nr. 1 Abs. 2; BSchSO II. Teil Abschn. X (Elbe)

Der Bergfahrer hat auf der Elbe dem Talfahrer die Grube grundsätzlich auch dann zu überlassen, wenn das Fahrwasser so breit ist, daß dem Talfahrer bei Befahren des Fahrwassers außerhalb der Grube ein geeigneter Weg verbleibt.

BGH, Urt. v. 29. Januar 1968 - II ZR 207/65 -

Schiffahrtsgericht Hamburg

Schiffahrtsobergericht Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 207/65

URTEIL

Verkündet am

29. Januar 1968

H e i l

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Christian Heinrich Paul M [REDACTED],
alleiniger Inhaber der Firma Adolph R [REDACTED], H [REDACTED],
Z [REDACTED],

Beklagten, Revisionsklägers und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Deutsche F [REDACTED] GmbH, H [REDACTED],
M [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. Januar 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Anschlußrevision der Klägerin wird auf die Revision des Beklagten das Urteil des Schifffahrtsobergerichts zu Hamburg, den Parteien an Verkündungs Statt zugestellt am 13./14. Juli 1965, dahin teilweise geändert, daß auch die an die Klägerin von der C-[REDACTED]-Rheinschiffahrtsgesellschaft m.b.H. abgetretenen Ansprüche von 18.502 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 1. Januar 1962 dem Grunde nach nur zur Hälfte gerechtfertigt sind und zur anderen Hälfte die Klage abgewiesen wird.

Im übrigen wird die Revision des Beklagten zurückgewiesen.

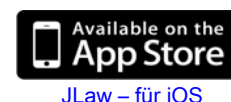
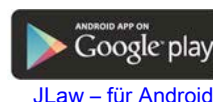
Soweit die Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt sind, haftet der Beklagte nur im Rahmen des § 114 BSchG.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision wird dem Schifffahrtsgericht Hamburg übertragen.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Die Klägerin fordert auf Grund eigenen und übertragenen Rechtes Ersatz der Schäden, die ihr und der Firma C. Rheinschiffahrts G.m.b.H. durch Kollision ihres Tankmotorschiffs "Fanto 32" (im folgenden "F") und des von diesem geschleppten Tankleichters "Comos 3" ("Co") mit dem MS "Albert" ("A") und der von diesem geschleppten Schute "Gertrud" ("G") am 23. November 1961 gegen 6.30 Uhr auf der Oberelbe bei Over, Stromkilometer 605, entstanden sind. Der Beklagte ist Eigentümer von "A" und "G". Ihm ist durch die Kollision unbestritten ein Schaden von 1.115 DM entstanden.

"F" (Schiffer Br.) hatte "Co" an Steuerbordseite längsseits gekoppelt. In gleicher Weise schleppte "A" (Schiffer A.) die Schute "G". Beide Schleppzüge waren unbeladen. "F" fuhr zu Tal, "A" zu Berg. Bei Vollmondschein aus westlicher Richtung bestand mäßige Sicht, über der Wasserfläche lag eine leichte Dunstschicht. Hochwasser trat in Over um 6.05 Uhr ein. Neben den beiden weißen Lichtern hatte man vor der Kollision auf "F" das rote Positionslicht von "A", auf "A" das grüne Positionslicht von "F" ausgemacht.

Der Bergschleppzug stieß linkselbisch gegen die Steuerbordseite des TL "Co", und zwar nach der Behauptung der Klägerin in einem Winkel von über 45°, nach der Behauptung des Beklagten in einem spitzeren Winkel. Der Talschleppzug fuhr sich auf der nächsten Buhne unterhalb fest. Sofort angestellte Versuche, die Schiffe wieder abzubringen, an denen sich auf "A" beteiligte,

schlugen fehl. Bei ablaufendem Wasser brach "F" durch, "Co" knickte ein. Die Unfallstelle liegt im Bereich einer Rechtskrümmung. Das tiefere Fahrwasser (Grube) befindet sich linkselbisch. Das Fahrwasser war über 300 m breit.

Die Klägerin ist der Ansicht, das Verschulden an dem Unfall sei allein dem Führer des "A"-Schleppzuges beizumessen, der ihrem Talschleppzug entgegen § 38 Ziff. 1 Abs. 2 BSchStrO und trotz des von "F" gezeigten Blinklichts nicht die Grube am linken Elbufer überlassen habe. Auch habe man auf "A" den Talfahrer viel zu spät bemerkt, obwohl die Sichtverhältnisse gut gewesen seien. A [REDACTED] habe bei der anschließenden gemeinsamen Sachverhaltsfeststellung auch eingeräumt, daß er den Unfall verschuldet habe.

Die Klägerin berechnet den der Firma C [REDACTED]-Rheinschiffahrts G.m.b.H. entstandenen Schaden auf 18.502 DM, ihre eigenen Schäden auf 50.966,25 DM. Im Hinblick auf die beschränkte persönliche Haftung des Beklagten macht die Klägerin mit der Klage nur einen Teilbetrag von 42.500 DM geltend. Sie hat diese Forderung in erster Linie auf die ihr abgetretenen Ansprüche der Firma C [REDACTED] Rheinschiffahrts G.m.b.H. und in zweiter Linie auf ihre eigenen Ansprüche gestützt und später ergänzend erklärt, die Ansprüche würden in der Reihenfolge geltend gemacht, wie sie sich aus der Aufstellung im Schriftsatz vom 21. Oktober 1963 ergäben. In der Berufungsverhandlung hat die Klärerin erklären lassen, der eingeklagte Teilbetrag umfasse in erster Linie die Position 1 (Ansprüche der Firma C [REDACTED]) und ferner aus der Position 2 den ersten Posten. Die weiteren Posten dieser Position mache sie hilfsweise geltend für

den Fall, daß die vorgenannten Ansprüche ganz oder teilweise nicht als berechtigt anerkannt würden.

Demgegenüber hat der Beklagte die Einrede der Verjährung erhoben, soweit durch die Erklärung der Klägerin in der Berufungsverhandlung weitere Ansprüche aus der Position 2 als zunächst eingeklagt rechtshängig gemacht würden.

Der Beklagte hat zur Begründung seines Klageabweisungsantrags des weiteren ausgeführt: Das Verschulden an dem Unfall treffe allein die Führung des Talschleppzuges. Es sei Schiffsfahrtsbrauch, daß sich Schiffe an dieser Stelle der Elbe Backbord an Backbord begegnen. Wegen der Breite des Fahrwassers bestehe hier kein Anlaß, dem Talfahrer die Außenseite zu überlassen. Der Talfahrer habe die Weisung des Bergfahrers zur Begegnung an Backbord nicht befolgt, er sei auch zu schnell gefahren. Ein Blinkzeichen habe der Talfahrer nicht gegeben. Sein, des Beklagten, Schleppzugführer habe den Talfahrer rechtzeitig wahrgenommen. Er habe ein Verschulden im Rechtssinne nicht zugegeben. Die wesentlichsten Schäden an den gegnerischen Fahrzeugen seien erst durch ihr Aufebben auf der Bühne entstanden. Diese umfangreichen Schäden hätten vermieden werden können, wenn die Besatzung des "F"-Schleppzuges sofort den Tankleichter losgeworfen und den mit 40 to Wasser gefluteten vorderen Tank von "F" wieder gelenzt hätte.

Hilfsweise rechne er mit seinem Ersatzanspruch in Höhe von 1.115 DM gegen die Klagforderung auf.

Das Schiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Schiffahrtsobergericht hat ihn, soweit er den C-Schaden von 18.502 DM betrifft, im vollen Umfang und, soweit es den Sachschaden des TMS "F" betrifft, im Betrag von 23.998 DM zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Aufrechnung in Höhe von 557,50 DM durchgreifen lassen. Im übrigen hat es die Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin will mit der Anschlußrevision die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils erreichen. Beide Parteien beantragen, die gegnerische Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, die Kollision sei durch gleich schweres Verschulden der beiden Schleppzugführer herbeigeführt worden. Es führt aus:

Der Führer des Bergschleppzuges habe sich trotz der Annäherung des Talschleppzuges und der im Bereich der Stromkrümmung zu erwartenden Begegnung ohne Notwendigkeit nahe unter dem linken Ufer gehalten und damit gegen das Gebot, der Talfahrt die Grube zu überlassen, (§ 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO) verstoßen. Aus der Fahrweise des Talfahrers sei für die Führung des Bergzuges deutlich erkennbar gewesen, daß der Talfahrer darauf vertraut habe, ihm würde die Grube überlassen bleiben. Ob der Talfahrer ein Blinkzeichen gegeben habe, stehe nicht fest; insoweit könne dem Führer des Bergschleppzuges

kein Vorwurf gemacht werden. Jedoch sei ihm weiter vorzuwerfen, daß er es unterlassen habe, ein Steuerbordschallsignal zu geben, obwohl zu befürchten gewesen sei, daß man auf "F" die Absicht des Bergzuges, an Backbord zu begegnen, nicht richtig verstanden habe (§ 38 Nr. 4 BSchSO). Das Schallzeichen hätte auch so rechtzeitig abgegeben werden können, daß der Talzug noch nach Steuerbord hätte ausweichen können. Denn der Führer des Bergzuges habe den Talzug in einer Entfernung von 800 m, jedenfalls in einer größeren Entfernung als 400 m, gesichtet. Da das Schallzeichen nach § 23 Nr. 3 BSchSO mit einem gelben Lichtschein gekoppelt sein müsse, hätte der Talfahrer auf jeden Fall die Absicht des Bergfahrers rechtzeitig verstanden. Auf den letzten ca. 600 m hätten sich beide Schleppzüge mit etwa gleicher Geschwindigkeit von je 6 km/h genähert, so daß noch ein Zeitraum von etwa 3 Minuten verfügbar gewesen sei. Aber selbst ein solcher von nur etwa 2 Minuten hätte für das Ausweichen des Talzuges nach Steuerbord ausgereicht.

Der Führer des Talzuges habe die Kursweisung des Bergfahrers, die auch im Bereich einer Grube zu befolgen sei, mißachtet, indem er in das linke Fahrwasser eingelaufen sei. Die Kursweisung sei eindeutig gewesen. Der Bergfahrer habe kein Blinklicht gezeigt (§ 38 Nr. 2 BSchSO); nach dem eigenen Vorbringen der Klägerin habe der Bergzug von der rechtselbischen Seite nach der linkselbischen hinübergelassen und ständig die rote Positionslampe gezeigt. Da der Führer des Talzuges den Bergschleppzug schon von größerer Entfernung her laufend habe beobachten können, hätte er unschwer entsprechend der Weisung zur Begegnung an Backbord seinen Kurs nach Steuer-

bord ändern können. Dann wäre es nicht zum Zusammenstoß gekommen. Dagegen könne dem Führer des Talzuges ein zu schnelles Fahren nicht vorgeworfen werden; eine zu hohe Geschwindigkeit sei nicht bewiesen. Ob die Besatzung von "F" ihre Schadensabwendungs- und Minderungspflicht (§ 254 Abs. 2 S. 1 BGB) dadurch verletzt habe, daß sie den ersten Tank des Schiffes zunächst geflutet und nach dem Aufebben nicht wieder gelenzt habe, sei nicht zu prüfen, da der Beklagte trotz der ihm auch insoweit ungünstigen Entscheidung des Schiffsfahrtsgericht auf diesen Vortrag in der Berufungsbeurteilung nicht zurückgekommen sei und davon abgesehen habe, die entsprechenden Feststellungen des Amtsgerichtes zu beanstanden.

Daraus ergebe sich, daß der Beklagte für den der Klägerin selbst entstandenen Schaden zur Hälfte hafte (§ 92 BSchG, § 736 HGB). Dagegen hafte er für den Comos-Schaden im vollen Umfang nach §§ 92, 114 BSchG, § 735 HGB). Die Besatzung des TL "C" treffe kein Verschulden an der Kollision. Wenn sie etwa versäumt habe, nach dem Festkommen sogleich die Leinenverbindung zu ihrem Schlepper zu lösen, so sei die Ursächlichkeit dieses Verhaltens für den Schaden an "C" nicht bewiesen, da nicht festgestellt werden könne, daß bei sofortigem Lösen der Abbringungsversuch Erfolg gehabt hätte.

II. Zunächst sind zwei Rechtsfragen zu entscheiden.

1. Nach § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO müssen auf Flüssen die Bergfahrer den Talfahrern nach Möglich-

keit die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) überlassen und ihre Fahrt zu diesem Zweck erforderlichenfalls verlangsamen und einstellen. Die Revision des Beklagten meint, diese Vorschrift könne nur auf enge Fahrwasser angewendet werden, wo sie ihre Berechtigung habe, nicht aber auf breite Ströme wie die Elbe. Hier genüge es, wenn der Bergfahrer dem Talfahrer einen geeigneten Weg zur Begegnung zuweise. Auch für den Rhein bestehe keine solche Vorschrift.

Dieser Ansicht kann nicht zugestimmt werden. Zu den Flüssen, für die § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO gilt, gehört die Oberelbe bis zur oberen Grenze des Hamburger Hafens (Art. 1 der VO zur Einführung der BSchSO in Verbindung mit Abschn. X der Sonderbestimmungen des II. Teiles der BSchSO). Es ist ausschließlich Sache des Gesetzgebers, den Bereich festzusetzen, in dem die bezeichnete Vorschrift gilt, die im übrigen häufig einem Schiffsfahrtsbrauch entspricht. Dem Gesetzgeber konnte es auch sinnvoll erscheinen, für den ganzen Bereich der Oberelbe eine einheitliche Regelung zu treffen. Der Gesetzgeber hat den Geltungsbereich der Vorschrift klar abgegrenzt. Davon kann im Wege der von der Revision gewünschten Auslegung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht abgewichen werden. Da das Gesetz auf "die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube)" abstellt und nicht auf die Strömungsverhältnisse, kommt es auch nicht darauf an, ob in dem Stromabschnitt bei der Begegnung Ebbe oder Flut herrscht. Ebenso unerheblich ist, ob dem Talfahrer ein geeigneter Weg verblieb, wenn ihm nicht die Grube überlassen würde.

2. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß auch beim Befahren einer Strecke mit Grube (§ 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO) der Bergfahrer dem Talfahrer den Weg weise (§ 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchSO) dahingehend, ob die Begegnung an Backbord oder an Steuerbord stattfinden solle. Demgegenüber steht die Anschlußrevision der Klägerin auf dem Standpunkt, daß in diesem Fall der Bergfahrer den Begegnungskurs nicht bestimmen könne, da hier der Begegnungskurs schon durch die gesetzliche Bestimmung des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO vorge-schrieben sei.

Der Ansicht des Berufungsgerichts ist zuzustimmen. Zutreffend wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, Abs. 2 der angeführten Vorschrift begründe kein Vorfahrts- oder Weisungsrecht des Talfahrers, sondern eine Art Anweisung für den Bergfahrer, im Rahmen der ihm nach Abs. 1 Satz 2 aaO auferlegten Prüfung des zu wählenden Passierkurses auf die Besonderheit des Fahrwasserabschnitts und seine Bedeutung für den Talfahrer Rücksicht zu nehmen, weil diesem die Navigation bei Befahren der Grube erleichtert werden solle; wenn dem Talfahrer durch Abs. 2 aaO ein Vorrecht hätte verschafft werden sollen, so hätte dies in § 39 Nr. 1 BSchSO zum Ausdruck gebracht werden müssen, wo die Pflicht des Talfahrers zur Beachtung der Weisung des Bergfahrers stipuliert werde; da aber § 39 Nr. 1 BSchSO ausdrücklich nur den (hier nicht einschlägigen) § 40 Nr. 1 BSchSO, nicht aber den § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO unberührt lasse, bestehe beim Befahren einer Strecke mit Grube keine Ausnahme von der Pflicht des Talfahrers, der Weisung des Berg-

fahrers zu folgen. Für die Ansicht des Berufungsgerichts sprechen weiter Gründe der Verkehrssicherheit. Welche Weisung der Bergfahrer gibt, ist im Gesetz (§ 38 Nr. 2 und 3 BSchSO) eindeutig geregelt: bei Vorbeifahrt an Backbord kein Signal, bei Vorbeifahrt an Steuerbord hellblaue Flagge oder Blinklicht. Ob eine Grube überhaupt vorliegt und wo sie bejahendfalls anfängt oder aufhört, kann dagegen im Einzelfall, insbesondere bei schwachen Krümmungen zweifelhaft sein; einen Anhaltspunkt kann zwar der Schiffsfahrtsbrauch geben, über den aber häufig Streit besteht. Zweifel können vielleicht auch bestehen, ob es dem Bergfahrer möglich ist ("nach Möglichkeit", § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO), dem Talfahrer die Grube zu überlassen. Würde man mit der Anschlußrevision die Bestimmung des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO dahin auslegen, daß schon kraft Gesetzes die Begegnung beim Befahren einer Grube dahingehend vorgeschrieben ist, daß der Talfahrer die Grube und der Bergfahrer das andere Fahrwasser einzuhalten hat, so wäre wegen der bezeichneten Zweifel eine eindeutige Regelung für die Begegnung nicht gegeben. Gründe der Verkehrssicherheit sprechen deshalb dafür, daß der Talfahrer auch beim Befahren einer Strecke mit Grube der Weisung des Bergfahrers unterliegt, der Bergfahrer aber grundsätzlich seine Weisung so zu geben hat, daß dem Talfahrer die Grube überlassen wird.

III. Das Verschulden des Schleppzugführers von "A"
(Bergfahrers) sieht das Berufungsgericht in erster Linie darin, daß er dem Talzug nicht die Grube überlassen hat. Der Talschleppzug hat sich unstreitig auf der ersten langen Bühne oberhalb des Pontons Over festgefahren. Diese Bühne liegt, wie die vorgelegten Karten zeigen, noch im Bereich der Rechtskrümmung, erst recht

die Kollisionsstelle, die nach der Feststellung im angefochtenen Urteil nahe der nächsten Buhne oberhalb (km 605,2) liegt. Unter Zugrundelegung der am 15. August 1961 vorgenommenen Peilung war die linke Seite des linken Fahrwassers doppelt so tief als die rechte Fahrwasserhölte. Die Begegnung fand also im Bereich einer Grube statt, und zwar, wie unstreitig ist, in der Nähe der linken Fahrwassergrenze. Der Bergfahrer hätte seiner Pflicht, dem Talfahrer die Grube zu überlassen, nur genügt, wenn er dem ebenfalls im linkselbischen Fahrwasser fahrenden Talzug den Weg zur Begegnung an Steuerbord gewiesen, also geblinkt und dementsprechend seinen Kurs gewählt hätte. Dadurch, daß er kein Zeichen gegeben, also den Weg zur Vorbeifahrt an Backbord gewiesen hat, hat er eine mit seiner gesetzlichen Pflicht nicht zu vereinbarende Weisung erteilt. Daß die fehlerhafte Weisung des Schleppzugführers von "A" den Zusammenstoß herbeigeführt hat, bedarf keiner Erörterung.

Das Berufungsgericht hat ferner eine unfallursächliche Verletzung der nautischen Sorgfaltspflicht des Führers von "A" darin gesehen, daß er es unterlassen hat, Steuerbordschallsignal zu geben (§ 38 Nr. 4 BSchSO), wenn er schon auf seiner fehlerhaften Kursweisung beharren wollte. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht bei der gegebenen Sachlage angenommen, es sei zu befürchten gewesen, daß auf "F" die Absicht des Bergfahrers nicht verstanden worden sei. Die Revision des Beklagten irrt, wenn sie meint, der Führer von "A" habe damit rechnen dürfen, der Talfahrer werde "beim Durchfahren der Krümmung seine Drehbewegung nach

Steuerbord beibehalten, um dann den Bergfahrer Backbord zu Backbord zu passieren". Gerade das Gegenteil ist richtig. Der Bergfahrer mußte damit rechnen, daß der Talfahrer zunächst davon ausgehe, der Bergfahrer werde entsprechend seiner gesetzlichen Pflicht ihm, dem Talfahrer, die Grube überlassen. Auch der Umstand, daß er nur das grüne Licht des Talfahrers sah, mußte in dem Bergfahrer Zweifel erwecken, ob der Talfahrer seine, des Bergfahrers, Weisung verstanden hatte. Der Bergfahrer mußte daher rechtzeitig durch Steuerbordschallsignal auf seine (fehlerhafte) Absicht der Begegnung an Backbord hinweisen. Selbst wenn - was nicht festgestellt ist - mit der Revision des Beklagten unterstellt würde, der Talfahrer habe ein plötzliches Backbordmanöver vorgenommen, und weiter unterstellt würde, der Talzug sei nicht wegen des angeblich leichten Zusammenstoßes, sondern wegen seines Backbordmanövers auf die Bühne geraten, wäre damit das ursächliche Verschulden des Führers von "A" nicht in Frage gestellt. Denn zu diesem angeblichen Backbordmanöver des Talzuges wäre es nicht gekommen, wenn der Führer von "A" dem Talzug die Grube überlassen hätte.

Daß der Bergschleppzug vor der Kollision das Fahrwasser gequert habe, ist im angefochtenen Urteil nicht festgestellt. Demgemäß hat auch das Berufungsgericht einen Verstoß der Führung von "A" gegen § 37 Nr. 2 und § 48 Nr. 1 BSchSO nicht angenommen.

IV. Mit Recht hat das Berufungsgericht aus den unter II 2 angeführten Gründen angenommen, daß der Führer des Tal-schleppzuges schuldhafterweise den ihm vom Bergfahrer gewiesenen Weg nicht genommen hat (§ 39 Nr. 1 BSchSO). Auf § 40 Nr. 1 Abs. 3 BSchSO kann sich die Klägerin nicht berufen, da der Führer des Talzuges den Bergfahrer an seinen Lichtern als Schleppzug erkannte (vgl. Bild 12 der Anlage 4 BSchSO). Der Bergfahrer hat dem Talzug den Weg zur Begegnung an Backbord gewiesen. Das für den Talfahrer wahrnehmbare Licht der Positionslaterne ist zwar ein sehr wichtiger Anhaltspunkt für den Kurs, den der Bergfahrer nimmt, und muß daher genau beobachtet werden. Für die Frage, auf welcher Seite der Bergfahrer die Begegnung vorschreibt, ist es aber nicht ausschlaggebend, zumal das Positionslicht in Flußkrümmungen kein sicheres Kriterium für einen "klaren Bug" ist (vgl. BGH VersR 1961, 1132, 1134). Hätte der Bergfahrer im vorliegenden Fall geblinkt, dann hätte er dem Talfahrer den Weg zur Begegnung an Steuerbord auch dann gewiesen, wenn für den Talfahrer nur das rote Licht des Bergfahrers wahrnehmbar gewesen wäre (dabei könnte allerdings den Bergfahrer u.U. der Schuldvorwurf treffen, daß er seinen Kurs nicht entsprechend seiner Weisung genommen hätte). Entscheidend für den Begegnungskurs bei Nacht ist allein, ob der Bergfahrer blinkt oder nicht blinkt. Der Führer des Bergzuges hat im vorliegenden Fall nicht geblinkt. Das hat der Führer des Talzuges erkannt. Damit war ihm der Weg zur Begegnung an Backbord gewiesen. Auf die zusätzliche Erwägung des Berufungsgerichts, nach dem Vorbringen der Klägerin solle "A" schräg über das Fahrwasser hinweg auf die Grube zu gehalten haben (eine Feststellung ist im angefochtenen Urteil insoweit nicht getroffen), woraus sich ebenfalls die Wei-

sung zur Begegnung an Backbord ergebe, braucht daher nicht eingegangen zu werden.

Der Führer des Talzuges hat auch schuldhaft gehandelt. Zwar ist der Anschlußrevision der Klägerin zuzugeben, daß der Talfahrer zunächst darauf vertrauen durfte, der Bergfahrer werde ihm pflichtgemäß die Grube überlassen, und es daher nicht zu beanstanden ist, daß er zunächst seinen Fahrtweg entlang den linken Bühnenköpfen nahm. Als er jedoch erkannte, daß der sich immer mehr nähernde Bergfahrer kein Blinklicht zeigte, mußte er so rechtzeitig den ihm gewiesenen Weg nach Steuerbord einschlagen, daß eine gefahrlose Vorbeifahrt gewährleistet war. Daß er dieser Weisung rechtzeitig entsprechen konnte, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler festgestellt. Wenn aber der Talfahrer (ohne rechtfertigenden Grund) Zweifel über den Begegnungskurs gehabt haben sollte, hätte er mindestens durch Achtungszeichen nach § 24 Nr. 1 a BSchSO den Bergfahrer aufmerksam machen müssen, damit dieser seinerseits die Zweifel des Bergfahrers über den Begegnungskurs beseitigt hätte (BGH VersR 1964, 187, 188). Dagegen durfte der Talfahrer nicht selbst blinken oder Backbord-schallsignal geben, um den Bergfahrer zu zwingen, seine Weisung zu ändern. Ein solches Recht steht dem Talfahrer, abgesehen von den Fällen des § 40 BSchSO und einem Ausnahmefall nach § 5 BSchSO, nicht zu.

Ein den Führer des Talzuges entschuldigender Rechtsirrtum kann nicht daraus abgeleitet werden, daß das Schiff-fahrtsgericht in der unter II 2 behandelten Rechtsfrage einen abweichenden Standpunkt eingenommen hat.

Auch wenn man entsprechend der Behauptung des Beklagten annehmen wollte, der Talfahrer sei wegen seines plötzlichen Abgehens nach Backbord auf die Bühne geraten, was er bei Anwendung seiner nautischen Sorgfaltspflicht hätte voraussehen müssen, so ist doch damit ein Verschulden des Talfahrers nicht bewiesen, da nach Sachlage nicht auszuschließen ist, daß dieses Ausweichmanöver des Talfahrers ein Handeln im letzten Augenblick darstellt.

V. Auch die Schuldabwägung des Berufungsgerichts läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Der an sich schwerwiegenden Mißachtung der Kursweisung steht der fehlerhafte Gebrauch des Weisungsrechts gegenüber. Beide Parteien haben in gleich zu wertender Schwere durch ihr Verhalten die Kollisionsgefahr geschaffen, wobei zugunsten des Beklagten unterstellt ist, daß er das Fahrwasser vor der Kollision nicht gequert, also nicht gegen §§ 37 Nr. 2, 48 Nr. 1 BSchSO verstoßen hat. Darauf, daß der Bergfahrer zeitlich zuerst diese Gefahrenlage herbeigeführt hat, kommt es nicht entscheidend an, da der Talfahrer bei nautisch richtigem Verhalten der Gefahr unschwer hätte begegnen können.

VI. Der Beklagte hat gegen die auf Verschulden der Schiffsbesatzung des MS "A" gestützten Klageforderungen in der Berufungsverhandlung am 3. Juni 1965 die Einrede der Verjährung insoweit erhoben, als die Klägerin von dem ihr selbst erwachsenen Schaden mehr als 23.998 DM, nämlich weitere 12.451 DM Kaskoschaden, ferner Sachverständigenkosten von 575 DM, Schleppkosten von 1.867, 25 DM und Nutzungsverlust von 12.075 DM verlangt habe. Das Berufungsgericht hat die Verjährungseinrede insoweit durch-

greifen lassen, weil die Klageansprüche in diesem weiteren Betrag nicht von vornherein rechtshängig geworden, sondern erst in dieser Berufungsverhandlung eventualiter geltend und damit rechtshängig gemacht worden seien. Ob diese Begründung der rechtlichen Nachprüfung standhält, kann dahin gestellt bleiben. Die hinsichtlich des weiteren Betrages von 26.968,25 DM erhobene Einrede der Verjährung greift jedenfalls deswegen durch, weil der Antrag auf Erlaß eines Zahlungsbefehls erst am 26. Juli 1963 bei Gericht eingegangen ist, die einjährige Verjährungsfrist für die Schadensersatzansprüche aus der Kollision vom 23. November 1961 jedoch bereits mit dem Schluß des Jahres 1962 abgelaufen war (§§ 117 Nr. 7, 118 BSchG).

VII. Der C- Rheinschiffahrtsgesellschaft m.b.H. haften die Eigner von "A" und "F" als Gesamtschuldner gemäß § 92 BSchG, § 734 HGB, § 840 BGB. Für das Verschulden des Führers von "F" haftet die Eignerin des TL "Co" nicht (§ 4 Abs. 3 BSchG), auch nicht unter dem Gesichtspunkt des § 831 BGB, da die Eignerin von "Co" den Schiffsführer von "F" nicht zur Führung des TMS "F" bestellt hat. Die Eignerin von "Co" hat jedoch ihren Schadensersatzanspruch an die Klägerin abgetreten und die Klägerin macht diesen Anspruch geltend. Dieser Anspruch ist außerdem kraft Gesetzes (§ 426 Abs. 2 BGB) insoweit auf die Klägerin übergegangen, als diese von dem Beklagten Ausgleich verlangen kann, hier also nur zur Hälfte (§ 92 BSchG mit § 736 Abs. 1 HGB). Wie in BGHZ 17, 214, 222 ausgeführt, kann diese gesetzliche Regelung nicht dadurch umgangen werden, daß der verletzte Eigentümer seinen Schadensersatzanspruch gegen den anderen Gesamtschuldner an den ihn befriedigenden Gesamtschuldner abtritt. Durch die gesetz-

liche Regelung des (teilweisen) Forderungsübergangs wird die Abtretung des (vollen) Anspruchs gegenstandslos.

VIII. Der Beklagte hat dem Führer von "F" vorgeworfen, er habe den nach der Kollision gefluteten ersten Tank von "F" nach dem Aufebben nicht wieder gelenzt, worauf das Durchbiegen von "F" zurückzuführen sei. Das Berufungsgericht hat diese Frage mit der Begründung, der Beklagte sei auf diesen Vortrag in der Berufungsbegründung nicht zurückgekommen, nicht entschieden. Tatsächlich hat der Beklagte in der Berufungsbegründung (S. 9) diesen Vorwurf wiederholt. Damit war auch die Berufung in diesem Punkt genügend begründet. Das Berufungsgericht hätte, soweit seine Sachkenntnis nicht ausreicht, die Begutachtung durch einen Sachverständigen anordnen müssen (§ 144 ZPO). Die irrtümliche Annahme des Berufungsgerichts gefährdet aber nicht den Bestand seines Urteils, da die Entscheidung über das Unterlassen der Schadensminderung (§ 254 Abs. 2 S. 1 BGB) dem Betragsverfahren überlassen werden kann, wenn die unterlassene Schadensminderung nicht zum völligen Wegfall der Schadensersatzpflicht des Beklagten führt (RGZ 81, 269, 272 f, vgl. BGHZ 1, 34, 36). Diese Voraussetzung ist hier gegeben. Über die Frage ist daher im Betragsverfahren zu entscheiden.

IX. Die Klägerin hat den Beklagten (nur) in persönlicher Haftung in Anspruch genommen. Diese ist im Rahmen des § 114 BSchG beschränkt, was auch das Berufungsgericht in seinen Entscheidungsgründen (BU. S. 14) zum Ausdruck gebracht

hat. Zur Klarstellung ist diese Beschränkung auch in den Urteilsausspruch aufgenommen.

X. Hiernach hat sich die Anschlußrevision der Klägerin im vollen Umfang, die Revision des Beklagten teilweise als unbegründet erwiesen und es war zu erkennen, wie geschehen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Fleck

Stimpel