

Verkündet
am 7. Juli 1960
Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit
des Schiffseigners Wilhelm L [REDACTED],
M [REDACTED], P [REDACTED]weg [REDACTED],
Klägers und Revisionsklägers,
-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

gegen

1. die N. V. Mij. tot Exploitatie van T [REDACTED]
in R [REDACTED], W [REDACTED], vertreten durch den
Direkteur daselbst,
2. den Kapitän Marinus Johannes G [REDACTED] vom TMS
"A [REDACTED]", zu laden bei der Beklagten zu 1,
Beklagte und Revisionsbeklagte,
-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 7. Juli 1960 unter Mitwirkung des Senatspräsi-
denten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Hoager,
Liesecke und Hill
für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - in Köln vom 23. Oktober 1958 wird auf
Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. November 1956 gegen 19 Uhr 15 kam es auf dem Rhein am Homberger Ort bei nebligem Wetter zu einem Zusammenstoß zwischen dem Motortankschiff "A [REDACTED]" der Beklagten zu 1, dessen verantwortlicher Kapitän der Beklagte zu 2 war, und dem Motorschlepper "F [REDACTED]" des Klägers. "A [REDACTED]", ein mit einem Radargerät ausgerüstetes Schiff, fuhr mit einer Geschwindigkeit von 12 - 14 km zu Tal. "F [REDACTED]" fuhr enkel mit 3 - 4 km Geschwindigkeit zu Berg. Das Boot hatte am Homberger Ort zwei Anhangkähne abgelegt und wollte in den Eisenbahnhofen von Duisburg gelangen. Beide Schiffe kollidierten, wobei die Anstoßstellen auf "A [REDACTED]" an der Backbordseite des Bugs, auf "F [REDACTED]" an der Steuerbordseite des Bugs lag.

Der Kläger hat behauptet, "F [REDACTED]" sei vor dem Zusammenstoß auf der rechtsrheinischen Stromseite gewesen und dort einige Zeit zu Berg gefahren. Plötzlich habe der Kapitän etwa 250 m voraus ein Talfahrzeug aus dem Nebel kommen sehen und diesem sofort mit dem Blinklicht das Zeichen zur Steuerbord-Vorbeifahrt gegeben. Infolge seiner zu hohen Geschwindigkeit habe der Talfahrer, der bis dahin hart Steuerbord gefahren sei, seinen Kurs nicht mehr ändern können, sondern sei geradewegs auf "F [REDACTED]" zugefahren. Der Kläger verlangt Ersatz seines auf 30 192,84 DM bezifferten Schadens nebst Zinsen. Demgegenüber haben die Beklagten zur Stützung ihres Klageabweisungsantrages behauptet, ihr Schiff sei mittstroms gefahren. Das Boot des Klägers habe man im Radargerät auf eine Entfernung von 1 500 m gesehen. Es sei mit etwa 60 m Abstand vom linksrheinischen Ufer zu Berg gefahren. In einer Entfernung von 250 m habe man auf "A [REDACTED]" "F [REDACTED]" auch mit bloßem Auge wahrgenommen. Man habe daraufhin ein akustisches Steuerbordsignal gegeben, um anzuzeigen, daß man diesen Kurs halten wolle. Gleichzeitig

habe man etwas nach Steuerbord abgedreht. "F [REDACTED]" habe auf das gegebene Signal zunächst nicht reagiert. Erst in einer Entfernung von etwa 100 m habe man von dort durch Blinkzeichen angekündigt, daß man eine Steuerbordbegegnung wünsche. Wenig später sei "F [REDACTED]" scharf nach Backbord gefahren und damit "A [REDACTED]" vor den Bug geraten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Verhalten des MTS "A [REDACTED]".

1. "A [REDACTED]" durfte trotz Nebels und Dunkelheit seine Fahrt fortsetzen.

a) Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt:

Die Augensichtweite sei durch den starken Nebel auf etwa 250 m eingeengt gewesen. Ein nicht mit Radar ausgerüstetes Schiff hätte bei diesen Sichtverhältnissen die Talfahrt abbrechen müssen, da der Tatbestand nach § 80 Nr. 2 RheinSchPO gegeben sei. Die Radarausrüstung habe jedoch den Sichtkreis auf rund 1 500 m erweitert. Die sich entwickelnde und verändernde Situation im Revier habe deshalb so rechtzeitig erkannt werden können, daß eine sachgemäße Reaktion möglich gewesen sei. Das Flußradargerät sei zur Unfallzeit als nautisches Hilfsmittel der Schifffahrt so erprobt und anerkannt gewesen, daß es unbedenklich als verlässlich habe angesehen und verwendet werden können. Zwar habe die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg (im Oktober 1956) die



Regelung für Radarfahrt auf dem Rhein erst mit Wirkung vom 1. Januar 1957 in Kraft gesetzt (Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen S. 291 f). Das sei aber ohne Bedeutung, da in der ganzen Regelung mit keinem Wort die Rede davon sei, daß etwas bis dahin Unzulässiges gestattet werde. Es werde lediglich etwas schon Vorhandenes mit Rücksicht auf seine Bedeutung reglementiert, und zwar mit wenigen, sich aus der Natur der Sache ergebenden Grundsätzen. Diese seien so selbstverständlich, daß ein sorgfältiger Radarfahrer sie auch vor dem 1. Januar 1957 habe beachten müssen. Durch die Regelung würden nur der größeren Klarheit halber Grundsätze ausgesprochen, die sich aus § 4 RheinSchPolVO ergäben.

b) Die Revision ist der Meinung, das Verbot der Talfahrt bei Dunkelheit und Nebel habe nach § 80 Nr. 2 ohne Einschränkung auch für mit Radar ausgerüstete Schiffe gegolten, solange für sie durch Gesetz nichts anderes angeordnet oder zugelassen gewesen sei. Bei zwingenden gesetzlichen Verkehrsregelungen dürfe ein Verkehrsteilnehmer auch nicht aus besonderen Gründen, z. B. mit Rücksicht auf eine besondere Ausstattung seines Fahrzeugs, das Gesetz nicht beachten, wenn er ohne Gefährdung des übrigen Verkehrs von einer solchen Vorschrift abweichen zu können glaube. Die Anordnung der Zentralkommission, die in § 102 Nr. 3 ihre gesetzliche Grundlage habe, sei erst am 1. Januar 1957 in Kraft gesetzt und ihre Geltung auf zwei Jahre befristet worden; die Anordnung besage unter ihrer Nr. 26, daß sie "abweichend von § 80" erlassen worden sei.

c) Der Revisionsangriff ist unbegründet. Nach § 80 Nr. 2 müssen bei unsichtigem Wetter Talfahrer anhalten oder aufdrehen, sobald sie infolge der verminderten Sicht und mit Rücksicht auf den übrigen Verkehr oder die örtlichen Umstände die Fahrt nicht mehr ohne Gefahr fortsetzen können, während

nach Nr. 3 Bergfahrer anhalten müssen, wenn sie beim Weiterfahren Gefahr laufen würden, bei einem auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig anhalten zu können. Nach der gesetzlichen Regelung dürfen Tal- und Bergfahrer ihre Fahrt nur fortsetzen, wenn dies ohne Gefahr geschehen kann, wenn sie also vor einem auftauchenden Hindernis rechtzeitig anhalten können. Die verschiedenartige Fassung der gesetzlichen Bestimmungen für Talfahrer einerseits und Bergfahrer andererseits erklärt sich aus der Natur der Sache: Der Bergfahrer kann regelmäßig auf verhältnismäßig kurze Entfernung zum Halten kommen, während der Talfahrer eine viel längere Strecke braucht, um das Fahrzeug abzustoppen und ständig zu machen. Die verschiedene Länge des Weges, der zum Anhalten benötigt wird, führt dazu, daß bei ungünstigen Sichtverhältnissen der Bergfahrer u. U. seine Fahrt noch fortsetzen darf, während sie der Talfahrer bereits einstellen muß. Mit Hilfe des Radargerätes wird die Sichtweite bedeutend vergrößert. Der Radarfahrer nimmt andere Schiffe wahr, die er mit den Augen noch nicht erkennen kann, und kann seine Fahrweise danach einrichten. Bei seinen nautischen Maßnahmen muß er berücksichtigen, daß Kurs und Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge bei Radarbeobachtung viel schwieriger zu beurteilen sind als bei optischer Sicht, insbesondere muß er aber in Rechnung ziehen, daß andere Fahrzeuge nicht mit Radargeräten versehen sind und ihn daher nicht wahrnehmen können. Dabei kommt es entscheidend darauf an, ob die Augensichtweiten dieser Schiffe einen gefahrlosen Verkehr ermöglichen. In diesem Sinne ist die Radarausrüstung bei der Auslegung des Begriffs der "verminderten Sicht" in § 80 Nr. 2 zu berücksichtigen, ohne daß es dabei einer Ergänzung oder Änderung der gesetzlichen Bestimmung bedurfte. Soweit die Zentralkommission auf Grund des § 102 Nr. 3 bei der Entscheidung über die Frage der Fortsetzung der Fahrt die Radarortung als nautisches Hilfsmittel zu berücksichtigen gestattete, liegt hierin entgegen dem Wortlaut dieser Anordnung keine Abweichung

von der gesetzlichen Regelung. Das Berufungsgericht hat recht, wenn es in der Anordnung die Reglementierung einer gesetzlich zulässigen Maßnahme sieht. Die Ansicht der Revision, die Schiffsführung von "A [REDACTED]" habe durch Fortsetzung der Fahrt gegen ein gesetzliches Verbot verstoßen, wäre nur zutreffend, wenn aus dem Gesetz entnommen werden könnte, daß bei der Frage der verminderten Sicht die mit Hilfe von Radar gewonnene Sicht außer Betracht zu bleiben habe. Da dem nicht so ist, durfte "A [REDACTED]" unter den vom Berufungsgericht festgestellten Umständen die Fahrt fortsetzen.

2. Solange "A [REDACTED]" mit Radarhilfe fuhr, war sie nicht falsch gefahren. Es braucht daher auf das Vorbringen der Revision nicht eingegangen zu werden, außer dem das Radargerät beobachtenden Schiffsführer habe auch der Steuermann das Radargerät beobachtet. Da "F [REDACTED]" zunächst ganz linksrheinisch fuhr und auch bis zum Augenblick des Inaugensichtkommens die Strommitte noch nicht erreicht hatte, durfte "A [REDACTED]" mittstroms fahren, wie das Berufungsgericht feststellt.

Die Revision beanstandet die Feststellung des Berufungsgerichts, daß die Augensichtweite 250 m betragen habe, mit der Begründung, dies habe kein Zeuge bekundet. Die Unrichtigkeit dieser Revisionsbehauptung ergibt sich schon aus den Aussagen der Zeugen P [REDACTED] und F [REDACTED], beide Besatzungsmitglieder von "Falke I", insbesondere aber aus der Aussage des unbeteiligten Zeugen K [REDACTED]. Letzterer hat von seinem stillliegenden Haniel-Kahn aus nicht nur die Lichter der am Homberger Ort liegenden Schiffe gesehen, sondern auch ihre Umrisse erkannt. Die Entfernung dieser Schiffe betrug etwa 250 m (vgl. auch die von der Revision vorgelegte Skizze).

3. Die nautischen Maßnahmen der Schiffsführung von "A [REDACTED]" von dem Augenblick an, als sie in 250 m Entfernung

den MS "F[REDACTED]" in Augensicht bekam, bis zum Unfall sind nicht zu beanstanden.

a) Das Berufungsgericht hat festgestellt: "A[REDACTED]" sei zunächst mittstroms zu Tal gefahren. In 250 m Entfernung von "F[REDACTED]" seien die beiderseitigen Kurse so gewesen, daß eine Kollision nicht zu befürchten gewesen sei, da "F[REDACTED]" auf dem üblichen Bergkurs linksrheinisch (S. 10: mehr linksrheinisch, S. 13: klar linksrheinisch) gefahren sei. "A[REDACTED]" habe Steuerbordsignal gegeben, um seinen eigenen Kurs anzuzeigen, und habe Steuerbordkurs genommen. Von "F[REDACTED]" als dem an sich weisungsberechtigten Bergfahrer sei zunächst keine Antwort gekommen. Seine Kursabsicht sei im Sinne eines Begegnens Backbord auf Backbord zu verstehen gewesen. Wenn der Talfahrer dies auch noch ausdrücklich durch akustisches Signal im Sinne einer gegenseitigen Verständigung klargestellt habe, so sei dies nur vernünftig und durchaus zulässig gewesen. Erst als sich die Entfernung zwischen den beiden Schiffen auf etwa 100 m verringert gehabt habe, habe "F[REDACTED]" das Zeichen zur Vorbeifahrt an Steuerbord gegeben. Auf eine so kurze Entfernung sei für das Talschiff ein Kurswechsel nach Backbord, falls er überhaupt noch praktisch möglich gewesen sei, gefährlich und nicht zumutbar gewesen. Wenn "A[REDACTED]" vollends ganz nach Steuerbord ausgewichen sei, so könne dies keinesfalls als nautischer Fehler gewertet werden.

Die Revision beanstandet die Feststellungen, die mit dem von "F[REDACTED]" eingeschlagenen Kurs in Zusammenhang stehen. Dazu soll weiter unten bei der Würdigung des Verhaltens des MS "F[REDACTED]" Stellung genommen werden. Sodann meint die Revision, die Entfernung von 250 m sei für eine Kursänderung nicht ausreichend gewesen; die beiden Schiffssteven seien nur 165 m entfernt gewesen, da bei dieser geschätzten Entfernung ein großer Teil der Schiffslängen, bei "A[REDACTED]"

etwa 70 m und bei "F [REDACTED]" etwa 15 - 20 m abgezogen werden müßten. Dem kann nicht beigetreten werden. Selbst wenn man annehmen wollte, daß der Steuerstuhl von "A [REDACTED]" vom Topplicht des Bergfahrers im Zeitpunkt des Steuerbordsignals nur noch knapp 200 m entfernt gewesen sei, so wäre eine gefahrlose Begegnung noch ohne weiteres möglich gewesen, da sich "F [REDACTED]" in diesem Augenblick noch nicht in der Strommitte befand; der Schlepper hätte nur auf seiner Stromseite bleiben müssen. Bei der Lage, die die Schiffe nach den Feststellungen des Berufungsgerichts in einem Abstand von 250 m voneinander hatten, war der Zeitraum für eine Verständigung und die hierauf zu ergreifenden Maßnahmen durchaus ausreichend. Da man bereits in Augensichtweite war, spielte das Radargerät keine Rolle mehr und war es insbesondere unerheblich, daß "F [REDACTED]" nicht mit einem solchen Gerät ausgestattet war. Eine fehlerhafte Bedienung des Radargerätes könnte der Führung von "A [REDACTED]" nur zum Vorwurf gemacht werden, wenn "A [REDACTED]" bis zum Augenblick des Inaugensichtkommens falsch gefahren wäre. Dies war aber nicht der Fall. Nachdem "A [REDACTED]" in 200 bis 250 m Entfernung Steuerbordsignal gegeben hatte und "F [REDACTED]" kein Gegensignal gab, konnte die Führung von "A [REDACTED]" darauf vertrauen, daß der noch linksrheinisch befindliche Bergfahrer die Backbordbegegnung vornehme; sie hat richtig gehandelt, wenn sie auf Steuerbordkurs ging, um den Abstand bei der Begegnung möglichst zu vergrößern. Schließlich lassen sich auch keine rechtlichen Bedenken gegen die Ansicht des Berufungsgerichts erheben, daß der Führung von "A [REDACTED]" die Vorbeifahrt an Steuerbord nicht mehr zuzumuten war, als "F [REDACTED]" in einer Entfernung von höchstens 100 m Backbordsignal gab.

b) Im angefochtenen Urteil ist weiter festgestellt, "A [REDACTED]" sei mit halber Fahrstufe und einer Stundengeschwindigkeit von 12 - 14 km zu Tal gefahren. Diese Geschwindigkeit sei, so meint das Berufungsgericht, für ein Radarschiff

nicht zu hoch gewesen, da das Revier, abgesehen von den Ankerliegern in Ufernähe und von dem zu Berg fahrenden MS "F [REDACTED]", leer gewesen sei. Das Berufungsgericht hat damit einen Verstoß der Führung von "A [REDACTED]" gegen § 80 Nr. 1 verneint.

Die von der Revision hiergegen erhobenen Angriffe sind nicht begründet. Die Geschwindigkeit muß der verminderten Sicht angepaßt werden, wobei die örtlichen Umstände und der übrige Verkehr eine entscheidende Rolle spielen. Das Revier war, wie das Berufungsgericht in anderem Zusammenhang festgestellt hat, weiträumig; das zwischen den Stillliegern befindliche freie Fahrwasser war etwa 240 m breit. Andere Schiffe als "A [REDACTED]" und "F [REDACTED]" waren auf dieser Strecke nicht in Fahrt. Diese - richtige - Wahrnehmung hat "A [REDACTED]" auf dem Radarschirm gemacht. Dann war aber gegen die Fahrgeschwindigkeit nichts einzuwenden. Als die beiden Schiffe gegenseitig in Augensichtweite kamen, konnte "A [REDACTED]", wie ausgeführt, davon ausgehen, daß die Vorbeifahrt an Backbord stattfinden werde. Da "A [REDACTED]" vorsorglich den Kurs noch nach Steuerbord richtete, war von ihrem nautisch einwandfreien Standpunkt aus mit keinerlei Gefahr zu rechnen. Zu einer Verminderung der bisherigen Geschwindigkeit bestand daher kein Anlaß. Daran ändert nichts, daß, wie die Revision meint, beide Schiffe sich mit einer Geschwindigkeit von 15 - 18 km/h aufeinander zu bewegten.

Das Berufungsgericht hat daher ebenso wie das Rheinschiffahrtsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen, daß die Führung von "A [REDACTED]" kein Verschulden an dem Zusammenstoß trifft.

B. Verhalten des MS "F [REDACTED]".

"F [REDACTED]" ist, als er zum ersten Mal im Radarschirm von "A [REDACTED]" in einer Entfernung von etwa 1 500 m auftauchte,

in der Nähe des linksrheinischen Ufers zu Berg gefahren. Das Wesentliche, wie "F [REDACTED]" nämlich seine Fahrt fortsetzte, war durchaus nicht unstreitig, wie es die Revision hinstellen will, sondern war der Hauptstreitpunkt der Parteien. Denn die Schiffsführung von "F [REDACTED]" hat behauptet, "F [REDACTED]" habe den Übergang vom linksrheinischen zum rechtsrheinischen Ufer schon beendet gehabt und sei am rechtsrheinischen Ufer schon 100 bis 300 m gestreckt zu Berg gefahren, als es zum Zusammenstoß gekommen sei. Wäre diese Darstellung richtig, so wäre freilich das Verschulden von "F [REDACTED]" erheblich geringer und "A [REDACTED]" würde ein ganz erheblicher Schuldvorwurf treffen. Sie ist aber nicht richtig, wie das Berufungsgericht in rechtsirrtumsfreier Beweiswürdigung, insbesondere auf Grund der Aussage des unbeeiligteten Zeugen K [REDACTED] über die Entfernung der beiden Schiffe von seinem Fahrzeug nach dem Zusammenstoß, ausgeführt hat. Auch die Anstoßstellen der beiden Schiffe in Verbindung mit der Aussage des Zeugen K [REDACTED], "A [REDACTED]" habe, mit dem Kopf nach rechtsrheinisch gerichtet, schräg liegend das Boot "F [REDACTED]" vor sich her geschoben, konnte das Berufungsgericht zur Stützung seiner Ansicht heranziehen.

Die Revision will nun, gestützt auf ein von ihr vorgelegtes Gutachten, den Nachweis erbringen, die Annahme des Berufungsgerichts sei denkgesetzlich unmöglich; denn "F [REDACTED]" hätte unter Berücksichtigung der beiderseitigen Geschwindigkeiten den Unfallort jenseits der Strommitte gar nicht erreichen können, wenn der Schlepper, als die Schiffe in einem Abstand von 250 m gegenseitig in Sicht gekommen seien, sich 60 m aus dem linken Ufer befunden hätte. Dem kann nicht gefolgt werden. Die Revision geht bei ihrer Berechnung von falschen Voraussetzungen aus. Der Zeuge K [REDACTED] vom "Haniel"-Kahn hat die zusammengestoßenen, auf seinen Kahn zutreibenden Schiffe in einer Entfernung von 50 m gesehen. Den Zusammenstoß selbst hat er nicht gesehen, da er

in seiner Wohnung war oder jedenfalls im Begriffe war, in die Wohnung zu gehen, als er den "Knall" hörte. Nach seiner Bekundung hat er sich umgedreht und ist hinausgeeilt. Der Zeuge hat also erst mehrere Sekunden nach dem Zusammenstoß seine Wahrnehmung gemacht. Inzwischen waren die Schiffe näher an seinen Kahn herangetrieben. Nicht richtig ist weiter, daß "F [REDACTED]" bei In sight kommen in 250 m Entfernung sich nach der Feststellung des Berufungsgerichts nur 60 m aus dem linken Ufer befunden habe. In diesem Abstand vom Ufer mag "F [REDACTED]" gefahren sein, als er in Radarsicht von "Amisia" kam. Als er sich jedoch der "A [REDACTED]" auf 250 m genähert hatte, hatte er sich bereits weiter vom linken Ufer entfernt gehabt. Denn der Zeuge K [REDACTED], auf den sich die Entscheidung des Berufungsgerichts hauptsächlich stützt, hat bekundet, "F [REDACTED]" sei "mehr linksrheinisch" als rechtsrheinisch gefahren, wobei er den Zwischenraum zwischen seinem Kahn und den linksrheinisch liegenden Fahrzeugen meinte. Mehr wollte offensichtlich auch das Berufungsgericht nicht sagen, wenn es an anderer Stelle von einem "klar linksrheinischen" Kurs spricht. Es ist durchaus möglich, daß "F [REDACTED]" auf seiner mehrere 100 m langen Fahrt, die er zwischen dem Zeitpunkt der ersten Radarsicht und dem des Inaugensichtkommens zurücklegte, sich allmählich der Strommitte näherte, von der er nach der Aussage des Zeugen K [REDACTED] nicht mehr allzu weit entfernt gewesen sein kann. Da "F [REDACTED]" während des eigentlichen Übergangs unter Berücksichtigung der Stromgeschwindigkeit eine Stundengeschwindigkeit von 4,5 km entwickelte, wie in dem von der Revision vorgelegten Gutachten richtig ausgeführt ist, und er die Unfallstelle in einem viel steileren Winkel ansteuerte als die zunächst auf leichtem Steuerbordkurs liegende "A [REDACTED]", kann er vom Beginn des eigentlichen Übergangs an die Unfallstelle sehr wohl in derselben Zeit erreicht haben, die "A [REDACTED]" von dem In sight kommen an gerechnet zurückzulegen hatte, wobei zu berücksichtigen ist, daß durch den harten Backbordkurs von

"F [REDACTED]" und den scharfen Steuerbordkurs von "A [REDACTED]" in der letzten Phase vor dem Zusammenstoß die Kollisionsstelle weiter zum rechtsrheinischen Ufer verlegt wurde. Das Berufungsgericht konnte daher auch ohne Rechtsfehler feststellen, daß sich "F [REDACTED]" beim Zusammenstoß noch mitten im Übergang befunden hat.

Das Verschulden von "F [REDACTED]" hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum darin gesehen, daß seine Besatzungsmitglieder, wie im angefochtenen Urteil näher dargelegt ist, infolge mangelnder Aufmerksamkeit "A [REDACTED]" zu spät, nämlich höchstens 100 m vor dem Zusammenstoß, gesehen und das Steuerbordsignal von "A [REDACTED]" nicht beachtet haben. Die von der Revision vorgetragene Ansicht der Schiffsführung von "F [REDACTED]", man habe mit Talfahrt nicht zu rechnen brauchen, enthält indirekt das Zugeständnis mangelnder Aufmerksamkeit. Diese Ansicht ist auch nicht richtig, da nach der Feststellung des Berufungsgerichts schon vor dem Unfall auf dem Rhein mit Radar gefahren wurde. Abgesehen davon ist es im übrigen selbstverständlich, daß bei einer Fahrt in Nebel und Dunkelheit die Schiffsführung größte Sorgfalt beobachten muß. Diese Sorgfaltspflicht wurde für "F [REDACTED]" noch dadurch verstärkt, daß er den Übergang zum anderen Ufer machte.

Das Berufungsgericht hat die Frage nicht geprüft, ob die Schiffsführung von "F [REDACTED]" nicht die Vorschrift über die Querfahrt (§ 49) und damit das Vorrecht der durchgehenden Schifffahrt verletzt hat. Einer Erörterung hierüber bedarf es ebensowenig wie einer Stellungnahme zu der Frage, ob und bis zu welchem Zeitpunkt "F [REDACTED]" als Bergfahrer ein Weisungsrecht hatte, da ihm als Querfahrer ein solches nicht zustand (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 28. April 1960, II ZR 68/59, VersR 1960, 535). Denn schon die mangelnde Aufmerksamkeit der Schiffsbesatzung von "F [REDACTED]" macht offensichtlich, wie es zu dem Unfall gekommen ist.

Nach alldem war die Revision als unbegründet mit
der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Nastelski

Dr. Nörr

Dr. Haager

Liesecke

Hill