

Verkündet
am 30. Juni 1960
[REDACTED], Justiz-Ang.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der Schifferhülfs-gesellschaft "G [REDACTED]", Kaskoversi-
cherung a.G., vertreten durch ihren Vorstand in
D [REDACTED]-R [REDACTED], H [REDACTED] Str. b,
Klägerin und Revisionsklägerin,
2. des Schiffseigners Charles Louis de S [REDACTED] in
Ru [REDACTED], Belgien,
Nebenintervenienten und
Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. NV Exploitation Maatschappij Intritas, Ro [REDACTED],
2. Schiffsführer C. F [REDACTED] vom MTS "C [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 30. Juni 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Natelski und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Dr. Reinicke, Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und des Nebeninter-
venienten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des
Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts -
in Köln vom 23. Oktober 1958 wird zurückgewiesen.
Die Kosten der Revision werden der Klägerin aufer-
legt mit Ausnahme der Kosten des Nebenintervenienten,
die dieser zu tragen hat.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kahn "A[REDACTED]" war bei der Klägerin gegen Unfallschäden versichert. Der Nebenintervenient der Klägerin ist Eigner und Führer des Motorschiffs "L[REDACTED] 2", der Beklagten zu 1 gehören das Motorschiff "C[REDACTED]" und der Tankkahn "H[REDACTED]", der Beklagte zu 2 war Führer des MS. "C[REDACTED]".

Am 15. Dezember 1956 gegen 13 Uhr fuhr "L[REDACTED] 2" oberhalb Düsseldorf in der Nähe der Himmelgeister Fähre bei Stromkilometer 729,3 zu Tal; ihr folgte das MS. "C[REDACTED]", hinter dem auf kurzem Strang der Tankkahn "H[REDACTED]" schleppte. Der Abstand der beiden Talzüge ist zwischen den Parteien streitig. Als der Führer von "Louise 2" feststellte, daß das Kühlwasser des Motors nicht mehr umlief, drehte er unter Zuhilfenahme des Ankers über Backbord auf, ohne das Manöver durch Wendesignal (einen langen Ton, zwei kurze Töne) anzuzeigen. Nach dem Aufdrehen ging "L[REDACTED] 2" im Fahrwasser - näher zum rechtsrheinischen als zum linksrheinischen Ufer - vor Anker. Das Schiff zeigte nicht die blaue Seitenflagge und gab auch sonst keine Signale. Bei der rechtsrheinischen Vorbeifahrt des "C[REDACTED]"-Zuges an dem stillliegenden Schiff stieß "H[REDACTED]" mit ihrem Vorderschiff gegen das Vorderschiff von "L[REDACTED] 2" und kollidierte sodann mit dem Kahn "A[REDACTED]", der als erste Länge des Schleppzuges "Ha[REDACTED]-Kurier 57" hart rechtsrheinisch zu Berg fuhr.

Die Klägerin und der Nebenintervenient haben behauptet, der "C[REDACTED]"-Schleppzug sei in großem Abstand hinter "L[REDACTED] 2" hergefahren und habe das Wendemanöver und das Ankersetzen von "L[REDACTED] 2" rechtzeitig beobachten können, so daß es der Abgabe eines Wendesignals durch "L[REDACTED] 2" nicht bedurft habe. Erst im letzten Augenblick habe sich "C[REDACTED]" zur rechtsrheinischen Vorbeifahrt entschlossen. Der Unfall sei auf die Unaufmerksamkeit der Besatzung des "C[REDACTED]"-Zuges zurückzuführen. Die Klägerin hat als Rechts-

nachfolgerin des Schiffseigners von "A[REDACTED]" von den Beklagten als Gesamtschuldern - die Beklagte zu 1 dinglich und im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend - den Ersatz des von ihr dem Schiffseigner von "A[REDACTED]" gezahlten Schadensbetrages von 21 106,15 DM nebst Zinsen verlangt.

Die Beklagten bestreiten ihre Schadensersatzpflicht und behaupten, der Unfall sei, ohne daß die Führung des "C[REDACTED]"-Zuges ein Verschulden treffe, allein auf das Verschulden der Führung von "I[REDACTED] 2" zurückzuführen. Diese habe kurz vor dem "C[REDACTED]"-Zug aufgedreht, das Aufdrehen nicht durch Wendesignal angekündigt, die blaue Seitenflagge nicht gesetzt, die Fahrtflagge nicht gestrichen und ihre etwaige Manövrierunfähigkeit nicht angezeigt. Ihr schneller fahrender, nur in einem Abstand von 200 - 250 m folgender Schleppzug sei dadurch in eine unklare Lage versetzt worden. Die linksrheinische Vorbeifahrt an "I[REDACTED] 2" habe "C[REDACTED]" nicht wagen dürfen, da man nicht gewußt habe, welche Absichten "I[REDACTED] 2" verfolgt habe, als sie nach Backbord gegangen sei. "C[REDACTED]" sei daher gezwungen gewesen, in kurzem Abstand vor "I[REDACTED] 2" nach Steuerbord zu gehen, wodurch es zu dem Zusammenstoß gekommen sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Klägerin und der Nebenintervenient den Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Verhalten der Führung von "L [REDACTED] 2".

1.) Das ursächliche Verschulden der Führung von "L [REDACTED] 2" an dem Unfall sieht das Berufungsgericht darin, daß sie ohne rechtzeitige Signalabgabe im Strom aufgedreht habe. Nach § 46 Nr.2 RhSchPVO müssen Fahrzeuge, die über Backbord zu Berg wenden wollen, ihre Absicht durch einen langen und zwei kurze Töne rechtzeitig u.a. dann anzeigen, wenn andere Fahrzeuge durch das beabsichtigte Manöver gezwungen sind, ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Diese Voraussetzung für die Pflicht zur Abgabe des Wendesignals sei, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, gegeben gewesen, denn "L [REDACTED] 2" sei in nur mäßigem Abstand vor dem "C [REDACTED]"-Schleppzug gefahren. Das ergebe sich vor allem aus der Aussage des Führers der Himmelsgeist-Fähre, des Zeugen G [REDACTED]. Dieser habe, als "L [REDACTED] 2" noch etwa 80 bis 100 m oberhalb der Fährlinie gewesen sei, bemerkt, daß das Schraubenwasser von "L [REDACTED] 2" nachgelassen, das Schiff also seine Geschwindigkeit vermindert habe. Als der Zeuge "unmittelbar" hinter dem Heck von "L [REDACTED] 2" mit seiner Fähre vorbeigekommen sei, habe er festgestellt, daß der "C [REDACTED]"-Schleppzug schätzungsweise 200 bis 250 m oberhalb der Fährlinie gewesen sei, während "L [REDACTED] 2" unterhalb der Fährlinie auf dem Anker wendete. Ein überhastetes Aufdrehen sei nicht notwendig gewesen; "L [REDACTED] 2" hätte den "C [REDACTED]"-Zug vor dem Aufdrehen vorbeilassen oder wesentlich weiter nach Backbord hin aufdrehen und damit das Fahrwasser eindeutig freimachen können. Die unterlassene Signalabgabe habe auch zum Unfall geführt. Es spreche nichts dafür, daß die Führung von "C [REDACTED]" auf ein rechtzeitiges Aufdrehsignal hin nicht sachgemäß reagiert hätte. Eine rechtzeitige Ankündigung hätte der Führung von "C [REDACTED]" Zeit verschafft, ihren eigenen Kurs so zu bestimmen, daß er eine Kollision

ausgeschlossen hätte. Das überraschende Wenden bei kurzem Abstand und das unsachgemäße Liegenbleiben von "I. 2" mitten im Fahrwasser habe sie zu übereilter Reaktion während des Aufdrehens gezwungen. Daraus erkläre sich auch der Zickzackkurs von "C.", weil "C." zunächst "I. 2" linksrheinisch habe begegnen wollen, dann aber Bedenken bekommen habe, da "I. 2" die blaue Seitenflagge zur Vorbeifahrt an Steuerbord nicht gezeigt habe, und "C." sich deshalb zur Backbordbegegnung entschlossen habe, dies alles auf einer kurzen Fahrstrecke. "I. 2" habe "C." vor eine sehr überraschende und völlig unklare Situation gestellt und dadurch den Unfall herbeigeführt.

2. Die Revision sucht in näheren Ausführungen darzulegen, das Berufungsgericht habe die Ursächlichkeit des Unterlassens des Wendesignals für den Zusammenstoß nicht ausreichend festgestellt. Der Annahme des Berufungsgerichts, der Unfall wäre durch rechtzeitige Signalgebung vermieden worden, kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Auf den Revisionsangriff braucht jedoch im einzelnen nicht eingegangen zu werden. Denn "I. 2" hat, ohne hierzu gezwungen zu sein, in unzulässiger Weise mitten im Fahrwasser zum Zwecke des Stillliegens geankert und hierdurch den Unfall herbeigeführt.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, "I. 2" habe Anker geworfen und sei undachgemäß mitten im Fahrwasser - mit größerem Abstand zum linksrheinischen Ufer als zum rechtsrheinischen - liegengeblieben. Die Führung von "I. 2" habe damit gegen § 67 RhSchPVO verstoßen. Nach dieser Vorschrift müssen Fahrzeuge ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es ihr Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse gestatten; dabei dürfen sie keinesfalls die Schifffahrt behindern. Es kann allerdings die Frage auftauchen, ob der Begriff des "Liegeplatzes" in § 67 enger (vgl. Liegeplätze auf den Reeden, § 100 Nr. 2) zu fassen ist als der des

"Stillliegens (Ankerns und Festmachens)", den die Überschrift des Abschnitts VII trägt. Die Frage ist jedoch zu verneinen. Liegeplatz bedeutet nichts anderes als Liegestelle. § 65 RhSchPVO a.F. (jetzt § 67) war ebenfalls mit "Liegeplatz" überschrieben, § 66 a.F. trug die Überschrift "Verbotene Liegeplätze" (jetzt § 68 "Liegeverbote"). Daß an den "verbotenen Liegeplätzen" nach § 66 a.F. jedes Ankern zum Zweck des Stillliegens an den dort bezeichneten Stellen verboten war, kann schon nach dem Wortlaut dieser Vorschrift, die sich allgemein mit dem "Stillliegen" befaßte, nicht zweifelhaft sein; dort ist der Ort des Stillliegens dem Liegeplatz gleichgesetzt. Nichts anderes kann aber dann für § 65 a.F. gelten. Offensichtlich war durch die andere Fassung der Überschrift (statt "verbotene Liegeplätze" jetzt in § 68 "Liegeverbote") keine sachliche Änderung beabsichtigt gewesen. Daraus ergibt sich schon nach dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der §§ 67, 68 a.F., daß unter dem "Liegeplatz" nichts anderes als der Ort zu verstehen ist, an dem ein Schiff zum Zwecke des Stillliegens ankert (oder festmacht). Auch die Vorschrift des § 71, die davon ausgeht, daß das Stillliegen im Fahrwasser nur in Notfällen erlaubt ist, läßt nur den Schluß zu, daß "Liegeplatz" in § 67 den Ort des Stillliegens bedeutet. Ein Schiff liegt still und nimmt demnach dort, wo es stillliegt, seinen Liegeplatz, wenn es nicht "fahrend" oder "in Fahrt befindlich" ist (§ 1 Buchst.k). Dreht ein Schiff auf seinem Anker, so liegt es nicht still. Ankert es jedoch (oder bleibt es nach dem Aufdrehen vor Anker liegen), um eine Reparatur des Schiffsmotors vorzunehmen, mag diese auch kurzfristig sein, so liegt es still und hat dort, wo es ankert, seinen Liegeplatz gewählt. Eine solche Auslegung fordern insbesondere auch Sinn und Zweck der Vorschrift des § 67, die die Flüssigkeit des Verkehrs, vor allem auch beim Begegnen oder Überholen, gewährleisten soll. Das Stillliegen im Strom ist hiernach grundsätzlich verbo-

ten, und zwar auch dann, wenn nach dem linken und rechten Ufer genügend Platz zum Vorbeifahren ist. Der zweite Halbsatz in § 67, wonach durch das Stillliegen keinesfalls die Schifffahrt behindert werden darf, gestattet nicht etwa ein Stillliegen mitten im Strom, wenn nach links und rechts genügend Raum zur Vorbeifahrt vorhanden ist, sondern verbietet auch das sonst erlaubte Stillliegen am Ufer, wenn dadurch die Schifffahrt behindert ist, was z.B. in Stromkrümmungen der Fall sein kann und regelmäßig an den in § 68 Nr.1 bezeichneten Stellen der Fall sein wird (wobei in § 68 eine unwiderlegbare Vermutung für die Behinderung der Schifffahrt aufgestellt ist). Soweit die Bemerkung von Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, § 67 RhSchPVO und BSchPV Anm.2, etwas anderes besagen sollte, könnte der Senat dem nicht beitreten. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht für Fahrzeuge, die im Strom arbeiten, Peilungen oder Messungen ausführen (§ 77 Nr.1), ferner besonders für Fahrzeuge, die gezwungen sind, im Fahrwasser stillzuliegen (§ 71 Nr.1, z.B. u.U. der "Liegeplatz" im Nebel, Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 2.Aufl.S.303). Für das Stillliegen nebeneinander gilt die Sondervorschrift des § 70. Der Sinn der Vorschrift des § 67 wird durch die Bestimmung des § 96 unterstrichen, wonach das Fahrwasser von einem festgefahrenen oder gesunkenen Fahrzeug binnen kürzester Frist freizumachen ist.

Daß "L. [REDACTED] 2" nicht gezwungen war, mitten im Strom stillzuliegen, ergeben die Feststellungen des Berufungsgerichts. Danach hätte "L. [REDACTED] 2" trotz Versagens der Kühlwasseranlage mit stark gedrosseltem Motor, notfalls auch ohne Motorkraft weiterfahren können; der Nebenintervenient hat selbst behauptet, sein Schiff sei nicht manövrierunfähig gewesen. Das Berufungsgericht meint, "L. [REDACTED] 2" habe wesentlich weiter nach Backbord hin aufdrehen und damit das Fahrwasser freimachen können. Wenn gegen diese Ansicht vielleicht auch rechtliche Bedenken erhoben werden

könnten - denn der Drehkreis muß grundsätzlich eng genommen werden -, so ergibt sich doch daraus in tatsächlicher Richtung, daß "I [REDACTED] 2" in der Lage war, an das linksrheinische Ufer zu fahren und dort unter Beachtung der Vorschrift des § 67 vor Anker zu gehen. Hätte sich "I [REDACTED] 2" so verhalten, so wäre für "C [REDACTED]" niemals eine überraschende und unklare Situation entstanden. Durch Nichtbeachtung des sich aus § 67 ergebenden Still-
liegeverbots mitten im Fahrwasser hat die Führung von "I [REDACTED] 2" den Zusammenstoß schuldhaft herbeigeführt. Wenn auch dieses Verschulden für den vorliegenden Rechtsstreit nicht entscheidungserheblich ist, so klärt es doch die Frage, wie es zu dem Zusammenstoß gekommen ist.

II. Verhalten von "C [REDACTED]".

1. Ein Verschulden der Führung von "C [REDACTED]" hält das Berufungsgericht nicht für bewiesen. Der Schleppzugführer sei, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, durch das plötzliche und ohne jede Ankündigung durchgeführte Aufdrehmanöver von "I [REDACTED] 2" auf die verhältnismäßig geringe und sich schnell weiter verringernde Entfernung von 200 bis 250 m hin vor eine sehr überraschende und völlig unklare Situation gestellt worden. Ihm könne kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er seine ursprüngliche Absicht, zwischen "I [REDACTED] 2" und dem linksrheinischen Ufer durchzufahren, aufgegeben habe und in der berechtigten Erwartung, "I [REDACTED] 2" werde entsprechend Platz machen, nach Steuerbord ausgewichen sei. Als klar geworden sei, daß "I [REDACTED] 2" mitten im Fahrwasser liegen geblieben sei, sei für den Schleppzugführer nichts anderes übrig geblieben, als den bei solcher Sachlage objektiv riskanten Steuerbordkurs beizubehalten und noch zu versuchen, zwischen "I [REDACTED] 2" und dem rechten Ufer durchzukommen. Mangelnde Aufmerksamkeit sei der Besatzung von "C [REDACTED]" nicht zur Last zu legen. Daß "I [REDACTED] 2" zur Unterstützung des Drehmanövers den Vorderanker fallen gelassen hatte,

habe auf dem Talzug von achtern her sehr wahrscheinlich nicht erkannt werden können. Auch aus der Tatsache, daß sich die Besatzung von "C[REDACTED]" nicht mehr an die Fähre des Zeugen Crämer erinnere, sei nichts zu folgern, da sie für den Talzug ohne Interesse gewesen sei. Das gleiche gelte für die vor dem Aufdrehen erfolgte Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit von "I[REDACTED] 2". Wenn die Besatzung von "C[REDACTED]" nach einer blauen Flagge von "I[REDACTED] 2" ausgeschaute habe, so zeige das nur, wie wenig man - mit Recht - mit der Möglichkeit des Ankerns von "I[REDACTED] 2" mitten im Strom gerechnet habe.

2. Die Revision meint zunächst, da "I[REDACTED] 2", als sie bereits stilllag, von dem Anhang des "C[REDACTED]"-Zuges angefahren worden sei, sprächen die beim Anfahren stillliegender Schiffe entwickelten Grundsätze des Anscheinsbeweises (vgl. z.B. Urteil des BGH vom 20. Juni 1952 I ZR 22/52, IM HGB § 735 Nr. 4) für ein Verschulden des Schleppzugführers. Damit hat sie nicht recht. Eine Schuldvermutung für das anfahrende Schiff kommt nur in Frage, wenn das fahrende Schiff das Stillliegen des anderen Schiffes rechtzeitig erkennen und danach Kurs und Fahrgeschwindigkeit einrichten kann. Gerade an dieser Voraussetzung fehlt es aber hier.

Die Revision beanstandet sodann vor allem die namentlich auf die Aussage des Führmannes Cr[REDACTED] gestützte Feststellung des Berufungsgerichts, "C[REDACTED]" sei, als dieser Zeuge mit seiner Fähre unmittelbar hinter dem Heck von "I[REDACTED] 2" vorbeigekommen sei, nur 200 - 250 m oberhalb gewesen. Die Revision wendet sich einmal dagegen, daß das Berufungsgericht entsprechend der Aussage des Zeugen angenommen habe, er sei mit seiner Fähre unmittelbar hinter dem Heck von "I[REDACTED] 2" vorbeigekommen. Der Nebenintervenient hat in seinem Schriftsatz vom 29. September 1958 S. 1 vorgetragen, ein derartig knappes Manöver habe der Führmann mit seiner Gierfähre kaum wagen dürfen. Das Be-

rufungsgericht ist dem nicht gefolgt, sondern hat dem Zeugen geglaubt. Die Revisionsrüge enthält einen unzulässigen Angriff auf die Beweiswürdigung. Sodann rügt die Revision, im angefochtenen Urteil sei das Vorbringen im Schriftsatz vom 2. Oktober 1958 übergangen worden. Dort hat der Nebenintervenient durch Einnahme des Augenscheins sowie durch Auskunft des Fährbesitzers unter Beweis gestellt, daß die Fähre für die Überquerung des Stromes eine Fahrzeit von über vier Minuten benötige; die Fähre sei bei der Vorbeifahrt von "C[REDACTED]" am rechten Ufer gewesen, da sie sonst auch von der unaufmerksamsten Besatzung hätte gesehen werden müssen; der Abstand zwischen "C[REDACTED]" und "I[REDACTED] 2" müsse daher erheblich über 250 m gewesen sein. Auch diese Rüge ist unbegründet. Zwar ist richtig, daß sich das Berufungsgericht mit diesem Vorbringen nicht auseinandergesetzt hat. Es ist aber auch nicht erheblich. Denn es steht keineswegs fest, daß die Fähre bei der Vorbeifahrt von "C[REDACTED]" bereits am rechten Ufer angelegt hatte. In dieser Richtung kann entgegen der Ansicht der Revision nichts daraus zugunsten der Klägerin und des Nebenintervenienten gefolgert werden, daß sich die Besatzung von "C[REDACTED]", wie das Berufungsgericht schon in anderem Zusammenhange ausgeführt hat, nicht mehr an die Fähre erinnert. Wegen der stark abnehmenden Geschwindigkeit der Fähre bei der Annäherung an das Ufer würde aber gerade die Frage des Standortes der Fähre bei der Vorbeifahrt von "C[REDACTED]" eine wesentliche Rolle spielen. Da dies nicht geklärt ist und kaum mehr geklärt werden kann, jedenfalls hierfür entgegen der Behauptung der Revision kein Beweis angetreten ist, muß auch dieser Revisionsangriff scheitern. Bei der erheblichen Geschwindigkeit des "C[REDACTED]"-Zuges (20 km/h, also 100 m in 18 Sekunden) würden 100 m Abstand mehr oder weniger nicht ins Gewicht fallen.

Unrichtig ist die Behauptung der Revision, der Zeuge

Gr[REDACTED] habe bekundet, "I[REDACTED] 2" sei mit dem Kopf bereits quer gelegen, als die Fähre hinter "I[REDACTED] 2" zum rechten Ufer gefahren sei, was das Berufungsgericht übersehen habe. Vielmehr hat der Zeuge ausgesagt, "I[REDACTED] 2" sei um diese Zeit schon etwas herumgelegt. Mit der Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von "I[REDACTED] 2", die sich aus dem Nachlassen des Schraubenswassers ergab, und dem Setzen des Ankers durch "I[REDACTED] 2" hat sich das Berufungsgericht in rechtsfehlerfreier Weise auseinandergesetzt. Die Revision legt irrig die Erkennbarkeit des Aufdrehens für den Schleppzugführer auf einen viel zu frühen Zeitpunkt. Entscheidend kommt es nicht nur darauf an, daß der Schleppzugführer die Absicht des Aufdrehens erst erkennen konnte, als "I[REDACTED] 2" den Kopf stromaufwärts richtete, sondern vor allem darauf, daß er die Absicht des Stillliegens erst erkennen konnte, als der Unfall nicht mehr zu vermeiden war. Das Berufungsgericht hat mit Recht aus der Tatsache, daß die Besatzung von "C[REDACTED]" nach der blauen Seitenflagge auf "I[REDACTED] 2" ausgeschaut hat, geschlossen, wie wenig man mit der Möglichkeit eines sofortigen Ankerns von "I[REDACTED] 2" mitten im Strom gerechnet hat. Aus dieser Tatsache ergibt sich auch, daß die Führung von "C[REDACTED]" - auf Grund des schuldhaften Verhaltens der Führung von "I[REDACTED] 2" - nach dem Aufdrehen von "I[REDACTED] 2" angenommen hat, "I[REDACTED] 2" werde zu Berg fahren, zunächst ihren auch nach dem Vortrag der Revision hier üblichen linksrheinischen Kurs beibehalten hat und erst, als der weisungsberechtigte Bergfahrer - als solcher mußte ihr zunächst "I[REDACTED] 2" erscheinen - wider Erwarten nicht die blaue Flagge zur Vorbeifahrt an Steuerbord zeigte, ihren Kurs in der nach der Feststellung des Berufungsgerichts berechtigten Erwartung, "I[REDACTED] 2" werde nach Steuerbord ausweichen, entsprechend der Vorschrift der §§ 38, 39 nach Steuerbord nahm. Wenn die Führung von "C[REDACTED]" in nur noch kurzem Abstand von "I[REDACTED] 2"

wegen der nicht erkennbaren Absicht von "L[REDACTED] 2" einen vielleicht objektiv falschen Entschluß faßte, so kann ihr dies nicht zum Verschulden angerechnet werden. Das Verschulden liegt, wie das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht im Ergebnis zutreffend angenommen haben, allein bei der Führung von "L[REDACTED] 2", die verbotswidrig und nicht einmal rechtzeitig erkennbar mitten im Fahrwasser vor Anker ging. Der Zusammenstoß des 72 m langen, in den rechtsrheinischen Hang geratenen Tankkahnes "Hungaria" mit dem Kahn "A[REDACTED]" ergab sich dann zwangsläufig aus dem vorhergehenden, von "C[REDACTED]" nicht verschuldeten Unfall. Der an sich für "A[REDACTED]" sprechende Anscheinsbeweis ist damit ausgeräumt.

III. Die Klage ist daher mit Recht abgewiesen worden. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 101 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke Hill