

Verkündet
am 27. Oktober 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

N.V. S [REDACTED] - M [REDACTED] "A [REDACTED] M [REDACTED]", vertreten
durch ihren Direktor in R [REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner Gerrit B [REDACTED] in R [REDACTED],
I [REDACTED],
Beklagten und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. Oktober 1960 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Dr. Haager,
Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - in Köln vom 6. November 1958 wird auf
Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MS "K[REDACTED]" (872 to, 500 PS, 67 m lang) und verlangt mit der Klage Ersatz eines Schadens in Höhe von 20.415,38 DM, der ihr nach ihrer Behauptung infolge einer am 24. November 1956 bei Emmerich stattgefundenen Kollision mit dem MS "G[REDACTED]" (476 to, 180 PS) entstanden ist. Das Motorschiff "G[REDACTED]" gehört dem Beklagten und wurde von ihm auch verantwortlich geführt. MS "K[REDACTED]" hatte im Leerzustande zwecks Erledigung der Zollformalitäten auf dem Emmericher linksrheinischen Schiffsliegeplatz vor Anker gelegen und wendete dann zur Talfahrt über Backbord. Dabei geriet es mit dem vollbeladen zu Berg kommenden MS "G[REDACTED]" etwa bei Stromkilometer 854 in der Nähe des rechten Ufers zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Die Klägerin hat vorgetragen: Auf "K[REDACTED]" habe man, als MS "G[REDACTED]" noch 300 m entfernt gewesen sei, zweimal ordnungsmäßiges Wendesignal gegeben, bevor man zu Tal gedreht habe. Da "G[REDACTED]" nahe an den auf der Reede liegenden Fahrzeugen hochgefahren sei, habe man an seiner Backbordseite passieren wollen. MS "G[REDACTED]" habe jedoch plötzlich in unverständlicher Weise unter Aufziehen der blauen Seitenflagge seinen Kurs nach Backbord geändert und sei unzulässigerweise in den Drehkreis des Talfahrers hineingefahren. Auf "K[REDACTED]" habe man noch vergeblich versucht, etwas nach Steuerbord auszuweichen.

Der Beklagte bestreitet jedes eigene Verschulden und ist der Ansicht, der Unfall sei allein durch fehlerhaftes Wenden des MS "K[REDACTED]" herbeigeführt worden. Obwohl "G[REDACTED]" nur noch 130 bis 150 m entfernt gewesen sei, habe man ohne Wendesignal unmittelbar zu Tal gedreht. MS "G[REDACTED]" habe sofort

- 3 -

die blaue Seitenflagge gesetzt und Kurs nach Backbord genommen. Die Führung von "K[REDACTED]" habe die klare Weisung des weisungsberechtigten Bergfahrsers jedoch nicht beachtet, sondern ihrerseits Steuerbordsignal gegeben und offenbar versucht, zwischen "G[REDACTED]" und dem rechten Ufer durchzukommen. Obwohl man auf "G[REDACTED]" noch versucht habe, den Kopf nach Steuerbord herumbekommen, sei das bei der kurzen Entfernung nicht mehr möglich gewesen, sondern "K[REDACTED]" dem Motorschiff in Zwerchlage vor den Kopf gefallen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die Klage im vollen Umfang abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Der Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision könnte nur Erfolg haben, wenn die Ausführungen, mit denen im angefochtenen Urteil ein ursächliches Verschulden des Beklagten an der Kollision verneint wird, rechtlichen Bedenken unterlägen (§§ 3, 4 Abs. 2, 92, 114 BSchG, §§ 735, 736 HGB, § 823 BGB). Das ist jedoch nicht der Fall.

Das Berufungsgericht geht zunächst zutreffend davon aus, daß gegen den allgemeinen Kurs des MS "G[REDACTED]" - ziemlich in der Mitte des zwischen den rechtsrheinischen Kribben und den Ankerliegern verbleibenden Fahrwassers - von vornherein nichts einzuwenden gewesen sei. Dies wird auch von der Revision nicht angegriffen. Sodann wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, dem Beklagten könne nicht zum Vorwurf gemacht



werden, er habe die Signale des wendenden MS "K[REDACTED]" nicht rechtzeitig beachtet; die Abgabe eines Vorankündigungssignals, wie es der Schiffsführer Top von "K[REDACTED]" und sein Bruder behauptet hätten, sei nicht erwiesen; fest stehe lediglich, daß "K[REDACTED]" beim Wendebeginn ein Wendesignal gegeben habe. Diese Ausführungen hat die Revision offenbar mißverstanden, wenn sie meint, sie ständen mit der Aussage des Zeugen van den B[REDACTED] in Widerspruch. Dieser Zeuge hat nur das Wendesignal gehört, das nach der Feststellung des Berufungsgerichts gleichzeitig mit dem Wendebeginn abgegeben wurde, aber kein Vorankündigungssignal, das nach der Aussage des Matrosen T[REDACTED] eine Minute vor dem Wendebeginn abgegeben worden sein soll. Das Berufungsgericht hat sich durchaus im Rahmen der tatrichterlichen Beweiswürdigung gehalten, wenn es die Aussage des Bruders des Schiffsführers von "K[REDACTED]" nicht als ausreichend angesehen hat, da keiner der anderen Zeugen, insbesondere auch nicht der gerade an "K[REDACTED]" vorbeifahrende Zeuge van den B[REDACTED], ein solches Vorankündigungssignal gehört hat.

Das Berufungsgericht ist zu der Ansicht gekommen, der Beklagte habe auf das bei Wendebeginn - also nicht rechtzeitig (§ 47 Nr. 2, § 46 Nr. 2 RheinSchPolVO) - abgegebene Wendesignal sachgemäß reagiert, indem er unter Setzen der blauen Seitenflagge nach Backbord auswich. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt: Als "K[REDACTED]" zu wenden begonnen habe, sei "G[REDACTED]" 200 m, jedenfalls nicht nennenswert mehr, unterhalb gewesen. Ein Wendemanöver so kurz vor einem mit voller Fahrt auflaufenden Motorschiff sei nicht ungefährlich gewesen - ob schlechthin unzulässig könne dahingestellt bleiben - und habe besondere Vorsicht und Rücksichtnahme auf das zu Berg kommende Fahrzeug erfordert. Die Durchführung des Wendemanövers sei schon in der Anlage fehlerhaft gewesen.

- 5 -

"K[REDACTED]" hätte nur so zu Tal drehen dürfen, daß für den Bergfahrer keinerlei Zweifel über den beabsichtigten Drehkreis hätten entstehen können. MS "K[REDACTED]" habe aber "von der Stelle weggedreht" und damit für den Bergfahrer den Eindruck erweckt, es wolle kurz zu Tal drehen. Wenn der Schiffsführer von "K[REDACTED]", wie er angegeben habe, das MS "G[REDACTED]" Backbord an Backbord habe passieren wollen, so hätte er zunächst etwas zu Berg fahren müssen, um dann genügend weit hinauszudrehen. Dann hätten keinerlei Mißverständnisse hinsichtlich seiner Absicht entstehen können. Da "G[REDACTED]" mitten im Fahrwasser gefahren sei, sei sowohl ein Passieren an Steuerbord als auch an Backbord möglich gewesen. Durch den kurzen Ansatz des Wendemanövers habe "K[REDACTED]" den Beklagten zu der irrtümlichen Annahme verleitet, die Vorbeifahrt solle Steuerbord an Steuerbord stattfinden. Unter diesen Umständen habe der Beklagte als Bergfahrer von seinem Weisungsrecht Gebrauch machen und unter Setzen der blauen Seitenflagge nach Backbord ausweichen dürfen. Die Schiffsführung von "K[REDACTED]" habe nun den weiteren Fehler gemacht, daß sie der Weisung von "G[REDACTED]" nicht Folge leistete, sondern in einer von ihr selbst mit 100 m angegebenen Entfernung das kurz angesetzte Wendemanöver, das mit Vorbeifahrt an Steuerbord noch hätte durchgeführt werden können, abgebrochen und unsachgemäß unter Abgabe eines Steuerbordsignals Kurs auf das rechte Ufer genommen habe. Der Zusammenstoß sei daher allein auf das Verschulden der Schiffsführung von "K[REDACTED]" zurückzuführen.

Die Revision hat zunächst nicht recht, wenn sie als entscheidend die Frage ansieht, ob das Wenden von "K[REDACTED]" zulässig gewesen sei. Selbst wenn dies mit dem Berufungsgericht unterstellt wird, kommt es entscheidend darauf an, ob dem Beklagten wegen seines Ausweichens nach Backbord ein Schuldvorwurf gemacht werden kann. Die Revision meint weiter, das

Wendemanöver habe den Beklagten weder zu einer Geschwindigkeitsverminderung noch zu einer Kursänderung gezwungen. Diese Ansicht wäre vielleicht richtig, wenn der Beklagte damit hätte rechnen können, daß "K[REDACTED]" in weitem Bogen zum rechtsrheinischen Ufer hinüber fahren würde, um dort talwärts zu fahren. Das Berufungsgericht hat aber rechtlich bedenkenfrei festgestellt, daß das MS "K[REDACTED]" "von der Stelle weggedreht" und damit in dem Bergfahrer den Eindruck hervorgerufen hat, es wolle in kurzem Bogen zu Tal wenden. Daß der Beklagte tatsächlich diesen Eindruck hatte, ist auf Grund der Beweisaufnahme einwandfrei festgestellt, so daß es unerheblich ist, daß in dem polizeilichen Protokoll über die Vernehmung des Beklagten hierüber nichts enthalten ist. Der Beklagte konnte um so mehr zu dieser seiner Meinung über die Absicht des wendenden Schiffes kommen, als der Drehkreis auf das für die Durchführung des Wendemanövers unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben muß (Urt. des BGH v. 14. Oktober 1955 - I ZR 5/54, VersR 1955, 758). Daß der Beklagte zunächst nach Steuerbord ging und erst dann nach Backbord auswich, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Selbst wenn dem so wäre, würde in dem Ausweichen nach Backbord kein Verschulden liegen. Denn die Schiffsführung von "K[REDACTED]" hat erst, nachdem MS "G[REDACTED]" die klare Backbordweisung gegeben und seinen Kurs nach Backbord gerichtet hatte, das Wenden abgebrochen und unter Abgabe des Steuerbordsignals Kurs auf das rechte Ufer genommen. Der Beklagte durfte daher, als er selbst die Backbordweisung gab, davon ausgehen, daß die Führung von "K[REDACTED]" weiterdrehen würde, wozu sie nach der zutreffenden Ansicht des Berufungsgerichts nautisch verpflichtet war; er brauchte nicht damit zu rechnen, daß "K[REDACTED]" einen weiten Bogen fahren und er, der Beklagte, hierdurch in den Drehkreis von "K[REDACTED]" hineingeraten würde; jedenfalls hat er in der durch "K[REDACTED]" herbeigeführten Gefahrenlage das auf seiner Seite Erforderliche

und ihm Zumutbare zur Klarstellung und Vermeidung einer Kollision getan. Das sachkundige Rheinschiffahrtsobergericht braucht hierzu nach den gegebenen Umständen keinen Sachverständigen zu hören.

Die Meinung der Revision, dem Beklagten hätten von dem Beginn des Wendemanövers an zur Überwindung des Abstandes von 200 m mehr als 2 Minuten zur Verfügung gestanden, verkennt, daß das wendende, beim Zusammenstoß bereits zu 3/4 gedrehte MS "K" etwa mit derselben Geschwindigkeit talabwärts trieb wie das mit 6 km/h bergwärts fahrende MS "G". Wenn bei der überraschenden und unklaren Situation, in die der Beklagte durch die Fahrweise von "K" versetzt wurde, etwa eine kurze Zeitspanne vergangen sein sollte, bis der Beklagte die Backbordweisung gab, so kann hieraus kein Schuldvorwurf gegen ihn hergeleitet werden.

Das Berufungsgericht hat es als vollkommen sachgemäß angesehen, daß der Beklagte, um dem wendenden MS "K" das Fahrwasser freizumachen, zur erfolgreichen Durchführung des Ausweichmanövers seine Geschwindigkeit beibehalten hat. Aus Rechtsgründen kann dem nicht entgegengetreten werden; jedenfalls kann in dem Unterlassen der Herabsetzung der Geschwindigkeit nach den besonderen Umständen des Falles kein Verschulden des Beklagten gesehen werden. Es bedarf daher keiner Stellungnahme zu der in der Revisionsbeantwortung vorgebrachten Ansicht, in dem kurzen hier zur Verfügung stehenden Zeitraum von wahrscheinlich weniger als einer Minute habe sich eine Geschwindigkeitsminderung nicht nennenswert auswirken können.

Schließlich ist kein Verfahrensmangel darin zu sehen, daß das Berufungsgericht zu der abweichenden Beurteilung der

Lage durch den Zeugen C [REDACTED] und den vernehmenden Polizeibeamten nicht Stellung genommen hat.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Haidinger Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke Hill