

Verkündet
am 17. Januar 1957

Romacker, 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. der S [REDACTED] D [REDACTED]-Comp. E [REDACTED]-I [REDACTED]
Aktiengesellschaft, vertreten durch ihren Vor-
stand, H [REDACTED], N [REDACTED],
2. des Kapitäns Hugo Gr [REDACTED] vom MS "Jade", zu
laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr. [REDACTED] -

gegen

die Schiffsgemeinschaft MS "Anna Gertrud", nämlich

1. den Kapitän Mathias B [REDACTED], D [REDACTED]
W [REDACTED] Straße [REDACTED],
2. die Hafenfährgesellschaft Wilhelm Ge [REDACTED] & Co,
GmbH, D [REDACTED], vertreten durch den Ge-
schäftsführer, den Kaufmann Heinz Bi [REDACTED],
D [REDACTED], H [REDACTED] Str [REDACTED],
3. den Kaufmann Fritz N [REDACTED], Ba [REDACTED], Krs. M [REDACTED],
G [REDACTED] Str [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 10. Januar 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Canter und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln
- Rheinschiffahrtsobergericht - vom 3. Februar 1955
wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kläger sind Eigentümer des MS "Anna Gertrud", das von dem Kläger zu 1 geführt wurde. Der Beklagten zu 1 gehört das MS "Jade", dessen verantwortlicher Kapitän der Beklagte zu 2 war.

Am 26. Juni 1952 trat das MS "Anna Gertrud" im Hafenkanal von D [REDACTED], wo es bei der Firma S [REDACTED] (Magazin 324) - an der Ruhrorter (Nord-) Seite des Kanals - auf (neben) dem Kahn "Lätare" gelegen hatte, die Fahrt in Richtung Schleuse I an. Auf dem hafeneinwärts nach der Duisburger (Süd-) Seite des Kanals gerichteten Wege kam es zwischen ihm und dem hafenauswärts fahrenden MS "Jade", das kurz vorher im Hafenkanal vor dem Becken A über Backbord gedreht hatte, zu einem Zusammenstoß, der zum Sinken des MS "Anna Gertrud" führte.

Die Kläger behaupten, "Anna Gertrud" habe nach dem Losmachen von "Lätare" sofort Steuerbordkurs aufgenommen. Als das Achterschiff von "Anna Gertrud" in Höhe des Vorderschiffes von "Lätare" gewesen sei, habe der Kläger zu 1 das MS "Jade" gewahrt und den Eindruck gewonnen, daß dieses Motorschiff aus dem Hafenbecken A komme. Um Klarheit über den Kurs zu erlangen, habe der Kläger zu 1 ein Steuerbordsignal gegeben. Das Schallsignal sei mit einem Blinklicht gekoppelt. Das MS "Jade" habe aber Backbordkurs eingeschlagen und sich dadurch ebenfalls der Duisburger Seite genähert. In Anbetracht der dadurch entstandenen Gefahr habe "Anna Gertrud" ein zweites Steuerbordsignal ertönen lassen. Dennoch sei MS "Jade" dem MS "Anna Gertrud" in die Seite gefahren.

Die Kläger machen die Beklagten für den entstandenen Schaden verantwortlich. Sie haben beantragt, die Beklagten

gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 außer dinglich haftend mit dem MS "Jade" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend, an die Kläger zu Händen des Geschäftsführers der Schiffsgemeinschaft "Anna-Gertrud" den Betrag von 90.704,63 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 20. Februar 1953 zu zahlen.

Die Beklagten bestreiten die Darstellung der Kläger. Sie behaupten, der Unfall sei durch eine unzulässige Abfahrt und Querfahrt des MS "Anna Gertrud", also durch einen Verstoß gegen § 46 Nr 1 und 2 RhSchPVO aF hervorgerufen worden. "Anna Gertrud" habe von "Lätare" losgemacht und sei zunächst an diesem Kahn parallel entlang gefahren, um dann plötzlich Steuerbordkurs einzuschlagen. "Jade" habe vorher ganz kurz über Backbord im Hafenkanal gedreht und sich auf der Fahrt hafenauswärts in der Mitte des Kanals befunden. Die beiderseitigen Kurse seien also zunächst so gewesen, daß sie keine Gefahr bedeutet hätten. Erst durch den Steuerbordkurs des MS "Anna Gertrud" sei die Gefahr entstanden. Als "Anna Gertrud" mit dem Steuerbordkurs begonnen habe, seien beide Fahrzeuge nur noch wenig voneinander entfernt gewesen. Auf "Jade" habe man bis dahin kein Signal von "Anna Gertrud" gesehen oder gehört.

Das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort hat nach Beiziehung der Verklarungsakten 3 II 13/52 (Amtsgericht Duisburg-Ruhrort) und nach Durchführung einer Beweisaufnahme in der Sache 3 C 58/53 BSch = 3 U 63/54 (Rheinschiffahrtsobergericht Köln), mit der die vorliegende Sache im ersten Rechtszug während der gemeinsamen Beweisaufnahme verbunden war, die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Abweisung der Klage. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Der später erkennende Richter des Rheinschiffahrtsgerichts hat bereits am 27. Juni 1952, also am Tage nach dem Unfall, im Verklarungsverfahren an Ort und Stelle die Zeugenvernehmungen durchgeführt. Die Beweisaufnahme wurde im ersten Rechtszug u.a. durch Vernehmung des Zeugen Fl [REDACTED] und durch nochmalige Vernehmung der Zeugen W [REDACTED] und Peter R [REDACTED] ergänzt. Am 18. März 1954 hat sich der Richter des Rheinschiffahrtsgerichts an Ort und Stelle noch ein Wendemanöver des MS "Jade" bei Hafenbecken A und ein Ablegemanöver des MS "Anna Gertrud" von dem an der Kaimauer bei Magazin 324 (Schroer) liegenden MS "Waldersee" vorführen lassen. Auf Grund dieser eingehenden Beweisaufnahme hat das Rheinschiffahrtsgericht die Sachdarstellung der Kläger in den wesentlichen Punkten als erwiesen und die Darstellung der Beklagten als widerlegt angesehen.

Das Berufungsgericht hat alle Angriffe, die die Beklagten im Berufungsrechtszug gegen die vom Rheinschiffahrtsgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen gerichtet haben, für ungerechtfertigt erachtet und in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht folgenden Sachverhalt festgestellt:

MS "Anna Gertrud", das mit dem Kopf hafeneinwärts und mit seiner Backbordseite an der Steuerbordseite des Kahns "Lätare" lag, legte nach Lösen der Drähte zunächst durch gleichzeitige Ruder- und Schraubenmanöver 2 bis 3 Meter von "Lätare" ab.

Das Berufungsgericht hat dahingestellt gelassen, ob "Anna Gertrud" hierbei, wie die Beklagten behauptet haben, zunächst mehrmals vorwärts oder rückwärts gefahren sei, und

ausgeführt, daß es sich dabei äußerstenfalls nur um einige Meter gehandelt haben könne. MS "Anna Gertrud" fuhr jedenfalls, nachdem es vorher 2 bis 3 Meter von "Lätare" abgelegt hatte, sofort mit Steuerbordkurs ab. Beide Vorinstanzen haben die Behauptung der Beklagten, "Anna Gertrud" sei zunächst parallel an "Lätare" vorausgefahren, als widerlegt angesehen. In dem Augenblick, als "Anna Gertrud" mit dieser nach Steuerbord gerichteten Vorausbewegung begann, war "Jade" noch 250 bis 300 m entfernt. MS "Jade" hatte gerade sein Wendemanöver beendet und setzte mit dem Kopf hafenauswärts in stromgerechter Lage seine Fahrt in Richtung Hafenskanal fort.

Als MS "Anna Gertrud" etwa 70 m mit Steuerbordkurs voraus gefahren war und mit seinem Achterschiff in Höhe des Vorderschiffes von "Lätare" war, erblickte der Kläger zu 1 das MS "Jade", das in diesem Augenblick noch mindestens 150 m (bis 200 m) entfernt war und in gestreckter Lage etwas mehr zur Ruhrorter (Nord-) Seite hin hafenauswärts fuhr und äußerstenfalls erst ein wenig nach Backbord gegangen war. "Anna Gertrud" fuhr mit dem Kopf zum Duisburger Ufer und lag etwas zwerch im Kanal. In diesem Augenblick, als beide Motorschiffe, die bis dahin etwa gleichen Vorausgang gehabt hatten und noch mindestens 150 m voneinander entfernt waren, gab der Kläger zu 1 vom MS "Anna Gertrud" ein akustisches, mit einem Blinklicht gekoppeltes Steuerbordsignal. MS "Jade" behielt jedoch seinen anfänglich gestreckten Kurs nicht bei, sondern hielt nach Backbord. Darauf kam es etwa in der Kanalmitte, 50 m aus dem Duisburger Ufer, zum Zusammenstoß. Festgestelltmaßen ereignete sich der Zusammenstoß keinesfalls auf der Ruhrorter Seite des Kanals. Unter Berücksichtigung der am Ruhrorter Kai liegenden Schiffe, die hier etwa 10 m in Anspruch nahmen, betrug die freie Fahrwasserbreite auf der Ruhrorter Seite

etwa 40 m. Wie die Vorinstanzen übereinstimmend festgestellt haben, hätte hier die Begegnung der beiden Motorschiffe Backbord an Backbord gefahrlos vonstattengehen können, sofern MS "Jade" seinen ursprünglichen gestreckten Kurs beibehalten hätte.

II. Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht jegliches ursächliche Verschulden des Klägers zu 1 verneint und festgestellt, daß für das Schadensereignis allein das fehlerhafte Verhalten des Beklagten zu 2 ursächlich gewesen sei. Das Berufungsgericht erblickt das fehlerhafte Verhalten des Beklagten zu 2 darin, daß er, obwohl er den von "Anna Gertrud" eingeschlagenen Kurs rechtzeitig hätte erkennen können und müssen, ohne Abgabe eines entsprechenden Signals seinen eigenen gestreckten Kurs änderte, indem er nach Backbord hielt.

Das Berufungsgericht hat die von den Beklagten gegen den Kläger zu 1 wegen angeblicher Verletzung des § 46 Ziff 1 und 2 RhSchPVO aF erhobenen Vorwürfe für unbegründet gehalten und ausgeführt, der Kläger zu 1 habe zwar eine Abfahrt von dem auf der Ruhrorter Seite liegenden Kahn "Lätare" durchgeführt und gleichzeitig, um zur Schleuse I zu gelangen, Steuerbordkurs zum anderen (Duisburger) Ufer des Kanals eingeschlagen. Bei der Durchführung dieses Manövers sei der Kläger zu 1 jedoch weder in den Kurs des MS "Jade" hineingefahren, noch habe er dessen Weiterfahrt behindert, so daß von einer verbotenen Ab- und Querfahrt im Sinne des § 46 RhSchPVO aF keine Rede sein könne. Da die beiden Motorschiffe beim Beginn der Abfahrt 250 - 300 m voneinander entfernt gewesen seien, hätten gegen die Abfahrt unter Berücksichtigung der im Kanal

herrschenden Verhältnisse und der für den Hafenverkehr vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 5 km/h keine Bedenken bestanden. Der Kläger zu 1 habe den gleich mit Beginn der Abfahrt eingeschlagenen und nach Zurücklegung einer Fahrstrecke von 70 m an sich schon ohne weiteres erkennbaren Steuerbordkurs noch durch Abgabe eines Signals in einem Zeitpunkt unterstrichen und klargestellt, als das MS "Jade" in mindestens 150 m Entfernung von MS "Anna Gertrud" gestreckt im Ruhrorter Teil des Kanals sich befunden habe; damit habe der Kläger zu 1 alle nach § 4 RhSchPVO aF billigerweise an ihn zu stellenden Anforderungen genügt. Nach Abgabe des klärenden Signals habe er davon ausgehen und darauf vertrauen dürfen, daß MS "Jade" seinen Kurs beibehalten werde, zumal ohnehin die Backbord auf die Backbord-Begegnung grundsätzlich vorgeschrieben sei (§ 34 RhSchPVO aF). Die Abfahrt sei jedenfalls nach Zurücklegung der ersten 70 m und vor Abgabe des Steuerbordsignals beendet gewesen. Es sei gleichgültig, ob man die Fahrt des MS "Anna Gertrud" als Querfahrt ansehe oder nicht. Habe es sich nämlich bereits um eine normale Begegnung gehandelt, so hätten die beiden Motorschiffe, da ihre Kurse nicht jede Gefahr eines Zusammenstosses ausgeschlossen hätten (§ 33 RhSchPVO aF), nach der Ausweichregel des § 34 RhSchPVO aF nach Steuerbord ausweichen müssen. Habe es sich dagegen um eine von MS "Anna Gertrud" durchgeführte Querfahrt gehandelt, so habe MS "Jade" jedenfalls kein Recht gehabt, ohne vorherige Ankündigung seinen bis dahin eingehaltenen gestreckten Kurs in der Ruhrorter Kanalhälfte nach Backbord zu steuern; denn durch das Einschlagen eines derartigen Kurses habe die Durchführung der Querfahrt von "Anna Gertrud" nur erschwert oder ganz in Frage gestellt werden können. Der Beklagte zu 2 hätte, wovon auch § 46 RhSchPVO aF ausgehe, mindestens seinen Kurs beibehalten müssen. Wenn er aber seinen

gestreckten Kurs in Abweichung von der gültigen Ausweichregel habe ändern wollen, oder wenn er über die Kursabsichten des MS "Anna Gertrud" in Zweifel gewesen wäre, dann wäre es seine Pflicht gewesen, ein entsprechendes klarstellendes Signal zu geben. Dies habe er aber unter Verletzung der §§ 36, 4 RhSchPVO aF nicht getan. Er habe darüber hinaus auch deshalb der Begegnung mit "Anna Gertrud" nicht die notwendige Beachtung geschenkt, weil er das von "Anna Gertrud" abgegebene Steuerbordsignal nicht aufgenommen habe. Da "Jade" in diesem Zeitpunkt gestreckt gelegen habe oder äußerstenfalls erst ein wenig nach Backbord gegangen sei, hätte ein Zusammenstoß in jedem Fall vermieden werden können, wenn der Beklagte zu 2 in Befolgung des Signals nach Steuerbord gehalten hätte. Der Beklagte zu 2 hätte ein ausreichendes Ausweichen im Ruhrorter Teil des Kanals bei seiner Abladung auch in diesem Zeitpunkt noch erreichen können, zumal "Jade" mit dem Hitzlerruder ausgestattet gewesen sei.

III. Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Die Angriffe der Revision sind, soweit sie überhaupt rechtzeitig vorgebracht sind, nicht gerechtfertigt.

1) Unter Wiederholung des Vorbringens der Beklagten in der Berufungsbegründung vom 11. August 1954 in der Sache 3 U 63/54 rügt die Revision, das Berufungsgericht habe das Verschulden der Führung des MS "Anna Gertrud" verkannt. Das Verschulden habe darin bestanden, daß der Kläger zu 1 mit dem MS "Anna Gertrud" eine Abfahrt und eine überhastete Querfahrt durchgeführt habe, ohne die Voraussetzungen des § 46 Nr 1 und 2 RhSchPVO aF zu erfüllen. Der Kläger zu 1 hätte sich mit "Anna Gertrud" so weit entfernt halten müssen, daß das MS "Jade" weder seinen Kurs zu ändern noch seine Geschwindigkeit hätte zu vermindern brauchen. Er hätte die wenigen Minuten abwarten müssen, bis "Jade" vorbeigefahren wäre.

Diese Rüge ist nicht begründet. Das Berufungsgericht hat sich in tatsächlicher und in rechtlicher Hinsicht gerade mit der Frage, ob dem Kläger zu 1 Verstöße gegen § 46 Nr 1 und 2 RhSchPVO aF zur Last zu legen seien, besonders eingehend befaßt und ohne Rechtsirrtum ausgeführt, daß nach Sachlage unter Berücksichtigung der für den Hafenverkehr gegebenen Verhältnisse bei einer Entfernung von 250 - 300 m die Abfahrt nicht zu beanstanden sei (§ 46 Nr 1 RhSchPVO aF). Auch wenn man die von "Anna Gertrud" nach der Abfahrt sofort mit Steuerbordkurs angetretene Fahrt nach der Schleuse I als "Querfahrt" ansehe, sei sie jedenfalls nicht verboten gewesen; denn nach dem festgestellten Sachverhalt hätte MS "Jade" weder seinen anfänglichen Kurs zu ändern noch seine Geschwindigkeit zu vermindern brauchen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der Zusammenstoß wäre gerade verhütet worden, wenn "Jade" den anfänglich gestreckten Kurs beibehalten hätte. Der Zusammenstoß ist nur darauf zurückzuführen, daß die Führung des MS "Jade" in unzulässiger Weise den Kurs nach Backbord änderte.

2) Wenn die Revision weiter unter Bezugnahme auf die Ausführungen der Beklagten im Schriftsatz vom 5. Januar 1955 die vom Berufungsgericht zu Lasten des Beklagten zu 2 getroffenen Schuldfeststellungen für ungerechtfertigt hält, so setzt sich die Revision damit wiederum mit den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts in Widerspruch. Es ist nach dem festgestellten Sachverhalt eben nicht richtig, daß der Beklagte zu 2 nicht mit einer "Querfahrt" hätte rechnen können und daß es für ihn nicht voraussehbar gewesen wäre, daß das MS "Anna Gertrud" im letzten Augenblick seinen Kurs kreuzen werde. Entgegen der Darstellung der Beklagten ist festgestellt worden, daß "Anna Gertrud" sofort mit der Abfahrt Steuerbordkurs eingeschlagen und diesen Kurs dann noch auf eine Entfernung von mindestens 150 m hin durch Signal noch besonders klargestellt hat.

Trotzdem hat der Beklagte zu 2 festgestelltermaßen seinen anfänglich gestreckten Kurs, den er zur Vermeidung jeder Gefahr hätte beibehalten müssen, geändert und durch unzulässigen Backbordkurs schuldhaft den Zusammenstoß verursacht. Selbst wenn MS "Jade" im Augenblick der Signalgebung "äußerstenfalls erst ein wenig nach Backbord gegangen war", mußte der Beklagte zu 2, da in diesem Zeitpunkt die Abfahrt von "Anna Gertrud" beendet war und dieses Schiff klaren Steuerbordkurs zeigte, gemäß § 34 RhSchPVO aF nach Steuerbord ausweichen und durfte nicht Kurs zum Duisburger Ufer nehmen. Daß MS "Jade" in diesem Zeitpunkt gefahrlos nach Steuerbord ausweichen konnte, ist vom Berufungsgericht rechtlich bedenkenfrei festgestellt.

Das Berufungsgericht hat die Frage, ob den Kläger zu 1 ein Mitverschulden treffe, nicht dem Betragsverfahren vorbehalten, sondern es hat ausdrücklich verneint, daß der Kläger zu 1 den Unfall verschuldet habe. Entgegen der von der Revision in der mündlichen Verhandlung vertretenen Ansicht kann daher diese Frage im Betragsverfahren nicht erneut aufgerollt werden.

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

Dr.Canter Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager