

Verkündet

am 7. März 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

des Schiffseigners B. J. B L [REDACTED] sen.
vom MS "Esperance 2" in H [REDACTED] (Holland),

Klägers und Revisionsklägers,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

1.) die Reederei Heinrich G [REDACTED] GmbH,
D [REDACTED], D [REDACTED] vertreten durch
ihre Geschäftsführer, daselbst,

2.) den Kapitän Ph. Moritz B [REDACTED] vom Boot
"Frauenlob IV", zu laden bei der Beklagten zu 1),

Beklagte und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 7. März 1957 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Canter und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigentümer des MS "Esperance 2", das 672 to groß ist und eine Maschinenstärke von 500 PS hat. Der Beklagten zu 1) gehört das Boot "Frauenlob IV", das zur Zeit des Unfalls vom Beklagten zu 2) verantwortlich geführt wurde.

Am 17. August 1952 befand sich das mit 350 to beladene MS "Esperance 2" auf der Bergfahrt unterhalb Bonn. Um diese Zeit nahm der Schleppzug "Frauenlob IV", der linksrheinisch bei Graurheindorf übernachtet hatte, seine Talfahrt mit einem Wendemanöver wieder auf. Dieser Schleppzug bestand aus den Kähnen: auf der ersten Länge steuerbords "Eva" (567 to) und backbords "Stöck & Fischer 1" (747 to) sowie auf zweiter Länge den beiden Leerkähnen "WTAG-119" und "Vulcaan 102". Im Verlauf des Wendemanövers kam es zu einem Zusammenstoß zwischen "Stöck & Fischer 1" und MS "Esperance 2". Dadurch wurden beide Fahrzeuge beschädigt.

Für den an "Esperance 2" entstandenen Schaden nimmt der Kläger die Beklagten in Anspruch. Er hat behauptet, "Esperance 2" sei schon mit dem Vorschiff in der Höhe des Achterschiffes der zweiten Länge des "Frauenlob"-Schleppzuges gewesen, als dieser noch gestreckt bergwärts gelegen habe. Es sei dann noch zunächst der Talzug "Henri Watier" vorbeigekommen. Der seitliche Abstand zwischen "Esperance 2" und den Kähnen des "Frauenlob"-Zuges habe etwa 30 m betragen. Hinter dem Talzug habe "Frauenlob IV" plötzlich ohne Ankündigung Kopf vor genommen. Auf seiner zweiten Länge hätten die Fahrflaggen auf halbstock gestanden, und auf dem "WTAG"-Kahn sei der Anker noch nicht hoch gewesen. Darüber hinaus seien auf "Vulcaan 102" durch die Vorbeifahrt eines französischen Motorschiffes zwei Drähte ge-

brochen gewesen. Obgleich man von der zweiten Länge des "Frauenlob"-Zuges zum Boot hin gewahrschaut habe, es solle noch nicht gedreht werden, habe "Frauenlob IV" vollan weitergezogen. Die Anhänger seien ins Treiben geraten. "Esperance 2" habe sofort mit beiden Maschinen zurückgeschlagen. Während das Motorschiff versucht habe, nach backbord auszuweichen, sei der querliegende Kahn "Stöck & Fischer 1" gegen den Kopf von "Esperance 2" gefallen. Das Motorschiff sei durch das Zurückschlagen auf kürzeste Entfernung zum Stehen gekommen. Der Kläger hat von den Beklagten die Zahlung von 6.294,10 hfl nebst Zinsen verlangt.

Die Beklagten haben die Behauptungen des Klägers bestritten und vorgetragen, das Wendemanöver sei rechtzeitig durch die vorgeschriebenen Signale angekündigt worden. Zunächst habe "Frauenlob IV" in Abständen von 15 Minuten die Ankersignale gegeben und nach dem dritten Signal zum Wenden geblasen. Um diese Zeit sei MS "Esperance 2" noch gut 1 km unterhalb gewesen. "Esperance 2" sei aber unvermindert und unbekümmert weitergefahren. Erst unmittelbar vor dem Zusammenstoß sei abgestoppt und zurückgeschlagen worden.

Die Klage ist im ersten und zweiten Rechtszug abgewiesen worden. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Die schriftliche Revisionsbegründung bekämpft zunächst aus rechtlichen Gründen die Auffassung des Berufungsgerichts, "Esperance 2" sei verpflichtet gewesen, auf das Backbordwendesignal von "Frauenlob IV" seine Geschwindigkeit gemäß § 47 Nr 3 RhSchPVO aF (RGBI 1939 II,



-4-

41) soweit zu vermindern, daß das Wenden ohne Gefahr geschehen konnte. Die Revision meint, bei der Abfahrt eines zu Tal drehenden Schiffes käme die das Wenden von Fahrzeugen regelnde Vorschrift des § 47 überhaupt nicht oder höchstens neben den die Abfahrt und Querfahrt regelnden Bestimmungen des § 46 Nr 1 und 2 in Frage, wobei aber den letzteren Bestimmungen der Vorzug gebühre. "Frauenlob IV" hätte daher nicht in den Kurs von "Esperance 2" hineinfahren oder dessen Bewegungen stören dürfen, "Esperance 2" sei nicht verpflichtet gewesen, seine Geschwindigkeit zu mindern oder seinen Kurs zu ändern.

Mit dieser Rechtsfrage und den Gründen, die die Revision für ihre Auffassung vorbringt, hat sich inzwischen der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 14. Oktober 1955 I ZR 5/54 (insoweit in BGHZ 18, 286 nicht abgedruckt) eingehend auseinandergesetzt und ist unter Billigung der ständigen Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Köln zu dem Ergebnis gekommen, daß ein auf Reeden oder den üblichen Lösch-, Lade- und Liegeplätzen liegendes Schiff am Abfahren und sogleich anschließenden Wenden zu Tal durch das Stör- und Querverbot des § 46 Nr 1 und 2 dann nicht gehindert wird, wenn die für das Wenden nach § 47 vorgesehenen Voraussetzungen beachtet werden und wenn der Drehkreis auf das für die Durchführung des Wendemanövers unbedingt notwendige Maß beschränkt bleibt. Die Auffassung der ausschließlichen Anwendbarkeit des § 47 wird im wesentlichen damit begründet, daß untragbare Zeitverluste und Verzögerungen eintreten müßten, wenn das Talwärtswenden des abfahrenden Schiffes der Vorschrift des § 46 unterstellt würde; diese Rechtsauffassung habe auch in der Neuregelung des § 47 Nr 2 der RhSchPVO vom 24. Dezember 1954 (BGBl II, 1411) eine Bestätigung gefunden. Der erkennende Senat schließt sich dieser Ansicht an, die auch im Urteil des Bundesge-

richtshofs vom 17. Februar 1956 I ZR 89/54 vertreten wird.

II. Hiernach kommt es für die Zulässigkeit des Abfahrts- und gleichzeitigen Wendemanövers darauf an, ob das abfahrende Schiff nach Abgabe des Wendesignals in einer solchen Entfernung wendet, daß für Fahrzeuge, die durch das beabsichtigte Manöver gestört oder behindert werden können, bei entsprechender Herabminderung ihrer Geschwindigkeit - gegebenenfalls verbunden mit einer nach § 4 RhSchPVO an gebotenen Kursänderung - keine Gefahr entstehen kann. Hiervon geht auch das erstbezeichnete Urteil des Bundesgerichtshofs unter Hinweis auf die Entscheidung des Reichsgerichts RGZ 172, 92 96 aus.

Das Berufungsgericht stellt fest: "Frauenlob IV" habe ordnungsgemäß Backbordwendesignal gegeben. In diesem Zeitpunkt sei "Esperance 2" 600 bis 800 m von dem Schleppzug entfernt gewesen. "Frauenlob IV" sei dann 10 m gestreckt voraus gefahren, habe sich wegen des zu Tal kommenden Schleppzuges "Henri Watier" nochmals aufgestreckt und habe mit der Ausführung des Wendens in ausreichendem Abstand von "Esperance 2" begonnen; beim Wenden sei der "Frauenlob"-Zug naturgemäß nach unterstrom geraten. "Esperance 2" sei hart vorausgefahren und habe seine verhältnismäßig hohe Geschwindigkeit trotz des Signals bis kurz vor dem Zusammenstoß nicht gemindert.

Die Revision greift die Feststellungen der Entfernung durch das Berufungsgericht an, indem sie sich auf die von den Beklagten überreichte Zeichnung stützt. Sie meint, aus dem Vergleich der Standortsangaben von "Frauenlob IV" vor der Wendung und beim Zusammenstoß ergebe sich, daß die von "Esperance 2" vom Augenblick des Wendebeginns des Schleppbootes bis zum Zusammenstoß zurückgelegte Strecke kaum mehr als 150 m betragen haben könne. Dem kann nicht

zugestimmt werden. Denn die Luftlinie vom Standort des Bootes bei Wendebeginn bis zum Kollisionsort beträgt nach der Zeichnung etwas mehr als 200 m. Wenn berücksichtigt wird, daß zwischen der Abgabe des Wendesignals und dem Beginn des Drehens eine wenn auch nicht erhebliche Zeit vergangen ist, andererseits "Esperance 2" mit verhältnismäßig hoher Geschwindigkeit fuhr, die nach dem eigenen Vorbringen der Revision "naturgemäß höher" war als die des Schleppbootes, so liegt kein Widerspruch mit der vom Berufungsgericht auf Grund der Beweisaufnahme festgestellten Entfernung von 600 bis 800 m im Zeitpunkt der Abgabe des Wendesignals vor.

Gleichgültig ist, ob die Schiffsführung von "Esperance 2" das Wendesignal gehört hat, da das Überhören des Signals keinesfalls der Schiffsführung des Schleppbootes zum Verschulden angerechnet werden könnte. Da das Berufungsgericht feststellt, daß das Signal bei einer Entfernung von 600 bis 800 m gegeben wurde, stellt es einen unzulässigen Revisionsangriff dar, wenn die Revision meint, es bleibe die Möglichkeit offen, daß "Esperance 2" bei Abgabe des Signals noch so weit von dem Schleppzug entfernt gewesen sei, daß das Signal nicht habe gehört werden können. Die Feststellungen des Berufungsgerichts lassen seine Schlußfolgerung, das Wendemanöver sei ordnungsgemäß, insbesondere rechtzeitig angekündigt worden, auch habe die Schiffsführung von "Frauenlob IV" darauf vertrauen dürfen, daß das Wendesignal von "Esperance 2" beachtet werde, als gerechtfertigt erscheinen. Die Annahme der Revision, der Zeuge B. habe nicht das Wendesignal, sondern das zweite Wecksignal gehört, entbehrt jeder Grundlage, da Kapitän B. ausdrücklich von dem Wendesignal spricht und den Zeitpunkt der Abgabe dieses Signals seiner Entfernungsschätzung zugrunde legt.

Die Revision bringt weiter vor, "Esperance 2" habe dem Schleppzug weder nach backbord noch nach steuerbord ausweichen können. Das Berufungsgericht hat hierüber keine Ausführungen gemacht und brauchte das auch nicht zu tun, da es sich in dem vorliegenden Rechtsstreit nur darum handelt, ob der Schiffsführung des Schleppbootes ein Verschulden nachgewiesen werden kann. Rechtlich bedenkenfrei ist das Berufungsgericht nicht nur zu dem Ergebnis gekommen, daß dem Kapitän des Schleppbootes ein nautisch fehlerhaftes Verhalten nicht vorgeworfen werden könne, sondern sieht es darüber hinaus ein schuldhaft ursächliches, gegen § 47 Nr 3 RhSchPVO aF verstoßendes Verhalten der Schiffsführung von "Esperance 2" darin, daß sie durch Beibehaltung der hohen Geschwindigkeit den Zusammenstoß herbeigeführt hat. Unerheblich ist, ob MS "Esperance 2" trotz Beibehaltung seiner Geschwindigkeit den Unfall auch dadurch hätte vermeiden können, daß es rechtzeitig nach backbord ausgewichen wäre.

III. Das Berufungsgericht weist den Einwand des Klägers, "Frauenlob IV" habe nicht abfahren dürfen, da der zweite Anhang nicht fahrklar gewesen sei, mit der Begründung zurück, daß der Zusammenstoß hierauf nicht zurückzuführen sei. Der Kläger habe selbst nicht behauptet, das Wendemanöver sei infolge angeblich gebrochener Schlepp- oder Mehrdrähte von "Vulcaan 102" oder dadurch, daß der Anker des "WTAG"-Kahnes noch nicht ganz hochgedreht gewesen sei, beeinträchtigt worden; daß dies der Fall gewesen wäre, sei auch nicht ersichtlich. Es bedürfe keiner Entscheidung der Frage, ob "Frauenlob IV" das Wendemanöver nicht habe beginnen dürfen, da die Flaggen des zweiten Anhangs noch nicht auf volltopp gestanden seien; denn das vom Kläger gerügte angeblich pflichtwidrige Verhalten des Beklagten Br. [REDACTED] sei für das Verhalten des Schiffsführers von "Espe-

rance 2" nicht bestimmend gewesen. Von den vorgebrachten Umständen habe Brien noch keine Kenntnis haben können. Mangels nachweislich gegenteiliger Anhaltspunkte müsse vielmehr im Hinblick auf das Überhören des Wendesignals und die Nichtbeachtung der vom Schiffsführer des Schleppzuges "Henri Watier" gegebenen Warnzeichen davon ausgegangen werden, daß der Schiffer von "Esperance 2" die Beobachtung über die Stellung der Fahrflaggen erst gemacht habe, als es schon zu spät gewesen sei. Denn es sei nicht anzunehmen, daß der Kapitän von "Esperance 2" auf diese nebensächlichen, nach dem Wortlaut von § 55 RhSchPVO grundsätzlich nur für die Verständigung zwischen den Fahrzeugen eines Schleppzuges gedachten Zeichen geachtet haben sollte, während er gleichzeitig das für ihn bestimmte und maßgebliche Signal überhört habe. Es fehle daher an dem ursächlichen Zusammenhang zwischen dem gerügten Verstoß des Beklagten Br. und dem Schadensereignis.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe mit Unrecht die Ursächlichkeit einer Wahrnehmung der halbstock gesetzten Flaggen verneint; es sei nicht behauptet worden, diese Flaggen hätten von "Esperance 2" nicht weit erkannt werden können. Die Feststellung, ein solches Erkennen sei nicht möglich gewesen, widerstreite jeglicher Lebenserfahrung, da klares Wetter geherrscht habe. Trotz Wahrschau der Besatzung seiner eigenen Anhänge habe "Frauenlob IV" mit dem Wenden begonnen.

Die Revision hat die Ausführungen des Berufungsgerichts mißverstanden. Das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, daß die halbstock gesetzten Flaggen des zweiten Anhangs von "Esperance 2" aus nicht hätten erkannt werden können. Es ist vielmehr auf Grund der Unaufmerksamkeit der Schiffsführung von "Esperance 2", die sich aus dem Überhören des Wendesignals und der Nichtbeachtung der von

"Henri Watier" ausgegangenen Wahrschau ergibt, zu der Überzeugung gekommen, daß die Schiffsführung von "Esperance 2" die Fahrflaggen überhaupt nicht beobachtet habe und die Flaggen daher für das Verhalten der Schiffsführung von "Esperance 2" nicht bestimmend gewesen seien. Diesen Ausführungen, die auf dem Gebiet der tatsächlichen Würdigung liegen, kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Auch auf die von den Besatzungen des zweiten Anhangs angeblich ausgegangene Wahrschau kommt es nicht an, da das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum festgestellt hat, daß das Wendemanöver durch die angeblich zunächst vorhanden gewesene mangelnde Fahrklarheit nicht beeinträchtigt wurde.

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

Dr. Canter Dr. Kuhn Dr. Nörr Dr. Haager Liesecke