

Nachschlagewerk: ja
Anstliche Sammlung: nein

RheinSchPolVO §§ 38 Nr. 3, 46

Vorrang des Aufdrehsignals gegenüber dem Begegnungssignal:
Wenn ein am linken Ufer zu Tal fahrendes Schiff, das wegen
einer vorherigen Begegnung mit einem am rechten Ufer zu
Berg fahrenden Schiff gemäß § 39 Nr. 2 RhSchPVO die blaue
Seitenflagge zeigt, rechtzeitig Steuerbordwendesignal
nach § 46 Nr. 2 RhSchPVO gibt, um vor einem nachfolgenden
Bergfahrer, der ebenfalls die blaue Seitenflagge zeigt,
aufzudrehen, so muß der nachfolgende Bergfahrer nicht nur
(unter den Voraussetzungen des § 46 Nr. 3) die Geschwin-
digkeit vermindern und (oder) den Kurs ändern, sondern
auch die blaue Seitenflagge einziehen. Ebenso muß der Tal-
fahrer nach der Vorbeifahrt an dem vorausfahrenden Berg-
fahrer die blaue Seitenflagge einziehen.

BGH Urt. v. 19. Oktober 1964 - II ZR 26/63 - Rheinschiffahrtsober-
gericht Karlsruhe
Rheinschiffahrtsge-
richt Mannheim

10 2R 26/63

Verkündet
am 19. Oktober 1964
Heil, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

Communauté de Navigation Française R [REDACTED] in S [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch Generaldirektor David in
S [REDACTED], Place de la B [REDACTED],
Klägerin, Revisionsklägerin u. Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Erwin R [REDACTED], Schiffseigner und Schiffsführer des MS
"A [REDACTED]", M [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],
Beklagten, Revisionsbeklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 19. Oktober 1964 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Revision des Beklagten
werden auf die Berufung und die Revision der Klägerin
das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Mannheim vom
27. April 1961 und das Urteil des 3. Zivilsenats des
Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts -

- 1a -

Karlsruhe vom 7. Dezember 1962 abgeändert.

Der Klageanspruch ist dem Grunde nach zu 4/5 gerechtfertigt. Im übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens trägt der Beklagte 3/5, die Klägerin 1/5.

Zur Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs und über die restlichen Kosten des zweiten und dritten Rechtszugs wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht Mannheim zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin ist Ausrüsterin des Motorschleppers "T [REDACTED]" (Länge 40 m, Breite 8,30 m, 600 PS), der sich am 2. Januar 1958 mit den zwei auf Wasserstand abgeladenen Kühnen "C [REDACTED] 25" (Länge 87 m, Breite 11,09 m, Tragfähigkeit 1669 t) und "Les L [REDACTED]" (Länge 86 m, Breite 10,30 m, Tragfähigkeit 1633 t) im Anhang linksrheinisch auf der Talfahrt von Straßburg nach Sondernheim befand. Die Kühne hingen nebeneinander auf 30 bis 40 m langen Strängen, die auf den Innenpollern der Kühne festgesetzt waren. Zur Zeit der Fahrt herrschte niedriger Wasserstand. Der Straßburger Pegel stand auf 1,30 m.

In der Zollstraße bei Neuburgweier wurde der Kapitän Georg des Bootes "T [REDACTED]" von dem mit dem Zollabfertigungsbeamten an Bord gekommenen Wasserschutzpolizeibeamten davon verständigt, daß er mit dem Schleppzug wegen Sperrung der Talfahrt in Karlsruhe aufdrehen müsse. Der Kapitän des Bootes "T [REDACTED]" gab daraufhin mit dem Typhon Drehsignal. Zu dieser Zeit sah man auf Boot "T [REDACTED]" zwei Motorschiffe hintereinander auf badischer Seite bergwärts entgegenkommen. Bei dem ersten dieser Motorschiffe handelte es sich um das MS "N [REDACTED]", bei dem zweiten um das im Eigentum und unter der Führung des Beklagten stehenden MS "A [REDACTED]" (892 t, auf den Pegelstand abgeladen, 500 PS).

Der Kapitän des Bootes "T [REDACTED]" hatte die Absicht, das Aufdrehmanöver bei Rhein-km 358,500 auszuführen. Das erste der zu Berg kommenden Motorschiffe passierte den "T [REDACTED]"-Schleppzug oberhalb der Stelle, an der das Boot "T [REDACTED]" das Drehmanöver ausführen wollte. Da das nachfolgende, ebenfalls entlang dem badischen Ufer zu Berg kommende

MS "A [REDACTED]" seine Fahrt nicht verminderte, konnte das beabsichtigte Drehmanöver erst nach der Begegnung mit MS "A [REDACTED]" bei km 358,7 - 8 begonnen werden. Wegen des weiter unterhalb vorspringenden pfälzischen Grundes fand der "T [REDACTED]"-Schleppzug nicht mehr genügend Raum und mußte das Drehmanöver sehr kurz durchführen. Da hierbei die rundgehenden Kähne das bereits bergwärts liegende Boot mitzogen, kam dieses mit seinem Achterschiff bei km 358,8 - 9 gegen eine auf badischer Seite liegende Buhne, wobei das Ruderblatt herumgedrückt wurde und Schäden am Achterschiff des Bootes entstanden. Der infolge der Einwirkung auf das Ruderblatt herumwirbelnde Ruderhaspel zerbrach in Stücke. Hierbei wurde der Kapitän des Bootes "T [REDACTED]" erheblich verletzt.

Während der Annäherung der beiden Bergfahrer wurde sowohl von diesen als auch auf dem Boot "T [REDACTED]" die blaue Seitenflagge gezeigt, die bis zum Unfall beigesetzt blieb. Während des ganzen Vorganges standen auf der Wahrschaustation am Karlsruher Hafenmund (km 360,00) beide Signaltafeln auf rot-weiß.

Die Klägerin verlangt von dem Beklagten in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung Ersatz für die an dem Boot "T [REDACTED]" entstandenen Schäden, die sie mit 18.084,20 DM beziffert. Zur Begründung hat sie vorgetragen: Der Beklagte habe als Schiffsführer von MS "A [REDACTED]" den Unfall schuldhaft verursacht, weil er die rechtzeitig und wiederholt gegebenen Aufdrehsignale von "T [REDACTED]" nicht beachtet und "T [REDACTED]" an der Durchführung des Aufdrehmanövers an der einzig hierzu geeigneten Stelle km 358,5 gehindert habe. "T [REDACTED]" sei durch das Verhalten

des Beklagten gezwungen worden, die Begegnung abzuwarten und erst an einer Stelle aufzudrehen, die infolge der Enge des zur Verfügung stehenden Fahrwassers gefährlich war. Unterhalb des Karlsruher Hafens habe der Schleppzug auch mit Rücksicht auf die dortige Revierbelegung nicht aufdrehen können.

Der Beklagte begehrt die Abweisung der Klage. Er hat behauptet: Drehsignale seien von dem Schleppzug nicht abgegeben worden. Die Schiffsführung von "T [REDACTED]" habe durch Beibehalten der blauen Seitenflagge nach Passieren des vorausfahrenden MS "N [REDACTED]" zu erkennen gegeben, daß sie die Begegnung abwarten wolle. Das Drehmanöver sei unsachgemäß ausgeführt worden. Auch hätte "T [REDACTED]" unterhalb des Karlsruher Hafenmundes gefahrlos drehen können. Im dortigen Bereich wäre das Manöver nicht durch andere Schiffe behindert gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach zu 5/5 für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Die Berufungen beider Parteien sind zurückgewiesen worden. Mit der Revision will die Klägerin ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen, während der Beklagte mit seiner Revision die gänzliche Abweisung der Klage erstrebt. Beide Parteien beantragen die Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Vorrang des Aufdrehsignals vor dem Begegnungssignal

Die Entscheidung des Rechtsstreits hängt in erster Linie von der Beantwortung einer grundsätzlichen Frage ab:

Wie haben sich die Schiffsführer zu verhalten, wenn ein am linken Ufer zu Tal fahrendes Schiff, das wegen einer vorherigen Begegnung mit einem am rechten Ufer zu Berg fahrenden Schiff gemäß § 39 Nr. 2 RhSchPVO die blaue Seitenflagge zeigt, rechtzeitig Steuerbordwendesignal nach § 46 Nr. 2 RhSchPVO gibt, um vor einem nachfolgenden Bergfahrer, der ebenfalls die blaue Seitenflagge zeigt, aufzudrehen? Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht sind der Auffassung, das Aufdrehsignal habe gegenüber dem Begegnungssignal den Vorrang, während der Beklagte den gegenteiligen Standpunkt vertritt. Der Ansicht der Vorinstanzen ist zuzustimmen, wenn es auch erforderlich erscheint, die Pflichten der beteiligten Schiffsführer genauer zu umreißen.

Vorausgesetzt ist, daß der Talfahrer rechtzeitig, d.h. in einer solchen Entfernung von dem Bergfahrer sein Aufdrehsignal gibt, daß bei sofortiger ("unvermittelter", vgl. Urteil des BGH vom 5. Oktober 1964 II ZR 84/63) Geschwindigkeitsverminderung und (oder) Kursänderung des Bergfahrers das Wenden ohne Gefahr geschehen kann (§ 46 Nr. 3 RhSchPVO). Aus § 46 RhSchPVO ergibt sich eindeutig (vgl. daselbst unter Nr. 1: "unbeschadet der Bestimmungen der Nummern 2 und 3"), daß der Talfahrer den Platz bestimmen kann, der für sein Aufdrehmanöver geeignet ist. Er kann durch Abgabe des Aufdrehsignals vom Bergfahrer verlangen, daß dieser in den von ihm, dem Talfahrer, benötigten Drehkreis nicht hineinfährt. Dabei ist es Sache des Bergfahrers, zu entscheiden, ob er das dadurch vermeidet, daß er seine Geschwindigkeit herabsetzt oder seinen Kurs ändert oder beide nautischen Maßnahmen zusammen trifft. Benötigt der Talfahrer zur gefahrlosen Durchführung seines

Drehmanövers auch den Teil des Fahrwassers, den der Bergfahrer bei unverminderter Geschwindigkeit unter Fortsetzung seiner Fahrt im bisherigen Kurs befahren müßte, so darf der Bergfahrer an dem wendenden Talfahrer nicht vorbeifahren, so daß das Kursweisungsrecht des Bergfahrers (§ 38 Nr. 1 RhSchPVO) entfällt. Daraus ergibt sich zwangsläufig, daß der Bergfahrer, der vor dem Aufdrehsignal die blaue Seitenflagge gesetzt hatte oder nach § 38 Nr. 3 Abs. 2 S. 2 RhSchPVO beibehalten durfte, nach der Abgabe des Aufdrehsignals nicht nur die Geschwindigkeit vermindern und (oder) den Kurs ändern, sondern auch gemäß der zuletzt genannten Vorschrift sofort die Flagge einziehen muß; unterläßt er das, so kann (wie im vorliegenden Fall) der Talfahrer zu der Auffassung kommen, der Bergfahrer wolle pflichtwidrig ihn nicht aufdrehen lassen, oder es können bei dem Talfahrer Zweifel darüber bestehen, ob der Bergfahrer das Aufdrehsignal wahrgenommen hat und sich entsprechend darauf einrichtet. Andererseits darf aber auch der Talfahrer, der Aufdrehsignal gibt, um vor dem Entgegenkommenden zu wenden, nicht die blaue Seitenflagge zeigen, da er sonst bei dem Bergfahrer den Eindruck erwecken kann, er, der Talfahrer, wolle hinter ihm aufdrehen. Der Talfahrer muß daher, wenn er wegen eines dem Bergfahrer vorausfahrenden Fahrzeuges die blaue Seitenflagge gezeigt hat, sofort nach der Vorbeifahrt an diesem die Flagge einziehen (§ 38 Nr. 3 Abs. 2 S. 2 RhSchPVO).

Hinsichtlich der Rechtzeitigkeit des Aufdrehsignals ist der Wendende beweispflichtig; die Beweislastverteilung ist hier keine andere als beim Wenden zu Tal (BGH VersR 1962, 417; vgl. auch BGH VersR 1961, 1087).

B. Ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "A [REDACTED]".

I. Zulässigkeit des Aufdrehens.

Das Berufungsgericht führt aus: "T [REDACTED]" sei dem MS "N [REDACTED]", das 600 bis 700 m vor "A [REDACTED]" zu Berg gefahren sei, bei km 358,3 - 4 begegnet. Ab km 357 und auch noch nach dieser Begegnung habe "T [REDACTED]" mehrmals Drehsignal gegeben. Das Signal sei noch in einer Entfernung von 2 km zu hören gewesen. "T [REDACTED]" habe bei dem einzigen praktisch in Betracht kommenden, bei km 358,5 beginnenden Drehplatz wenden wollen, der sich bis km 358,8 erstreckt habe. Bei Beachtung der wiederholt gegebenen Signale vor und nach der Begegnung mit "N [REDACTED]" hätte die Schiffsführung von "A [REDACTED]" rechtzeitig die Fahrstufe drosseln und ihr Boot in genügendem Abstand unterhalb des üblichen Drehplatzes von km 358,5 abstoppen können. Da jedoch "A [REDACTED]" trotz der Drehsignale sich mit unverminderter Geschwindigkeit von 8 km/h dem Talzug genähert habe, habe "T [REDACTED]" erst bei km 358,7 - 8 mit dem Drehen beginnen können, nachdem sie zuvor, etwa bei km 358,6 - 7 den Bergfahrer "A [REDACTED]" im Abstand von etwa 20 m passiert habe; bei dieser Begegnung habe "A [REDACTED]" einen Kurs nahe dem badischen Ufer verfolgt, während der Kurs des Talzugs, der Übung entsprechend, etwa auf Strommitte verlaufen sei. Infolge des verspäteten Aufdrehbeginns sei "T [REDACTED]" mit seinem Achterschiff bei km 358,8 - 9 gegen eine auf badischer Seite liegende Buhne geraten. Hierdurch sei das Boot beschädigt worden.

Die Feststellungen des Berufungsgerichts ergeben, daß das Aufdrehmanöver, dessen Beginn bei km 358,5 in Aus-

sicht genommen worden war, zulässig gewesen wäre. Zwar ist es richtig, daß ein Wendemanöver regelmäßig dann unzulässig ist, wenn das andere Fahrzeug anhalten muß, um das gefahrlose Wenden zu ermöglichen (unbeschadet der sich aus § 4 RhSchPVO ergebenden Pflicht der Führung des anderen Fahrzeugs, auch bei Vornahme eines unzulässigen Wendemanövers anzuhalten und sogar zurückzuschlagen). Wie weit die Herabsetzung der Geschwindigkeit möglich ist und von dem Aufdrehenden daher in Rechnung gestellt werden kann, hängt von den Umständen ab; jedenfalls muß das andere Fahrzeug steuerfähig bleiben. Bei der hier gegebenen Sachlage konnte der Bergfahrer "A [REDACTED]", der selbst beim Anhalten steuerfähig geblieben wäre, die Geschwindigkeit auf den geringstmöglichen Grad (etwa 1 km/h) herabsetzen. Wäre dies geschehen, so wäre nach den örtlichen Verhältnissen und der Entfernung, in der sich der Talzug nach der Vorbeifahrt an MS "N [REDACTED]" befand, ein Aufdrehen ohne Gefahr möglich gewesen, zumal der Schleppzug beim Wenden in den Stromschatten des Karlsruher Grundes gelangt und daher die Abtrift geringer gewesen wäre als dort, wo der Schleppzug tatsächlich gewendet hat. Hinzu kommt, was das Berufungsgericht nicht erörtert hat, daß "A [REDACTED]" durch zusätzlichen Kurs zum linksrheinischen Ufer die Berührung des Drehkreises des Schleppzuges erst recht hätte vermeiden können. Nach all dem war das bei km 358,5 beabsichtigte Aufdrehen trotz des Bergfahrers "A [REDACTED]" zulässig.

Auch die weitere Voraussetzung für die Zulässigkeit des Aufdrehmanövers, daß "T [REDACTED]" die Absicht, aufzudrehen, rechtzeitig angekündigt hat, ist nach der Überzeugung des Berufungsgerichts, die es sich auf Grund der Beweisaufnahme ohne Verstoß gegen § 286 ZPO verschafft hat, gegeben. Nach

den Feststellungen im angefochtenen Urteil durfte die Führung von "T [REDACTED]" auch darauf vertrauen, daß ihre Signale von "A [REDACTED]" gehört werden konnten.

In diesem Zusammenhang kann dahingestellt bleiben, ob der Schleppzug auch am Goldgrund bei km 359,9 bis 360,4 hätte aufdrehen können. Diese Frage spielt, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, nur für das Mitverschulden des Schleppzugführers eine Rolle. Die Revision des Beklagten verkennt, daß nach § 46 RhSchPVO der Aufdrehende bestimmt, wo er wendet.

Wie sich aus den Ausführungen unter A ergibt, macht das Beibehalten der blauen Seitenflagge auf "T [REDACTED]" das Aufdrehen nicht unzulässig.

II. Ursächlichkeit des Verhaltens der Führung von "A [REDACTED]"

Da "A [REDACTED]" entgegen dem Gebot des § 46 Nr. 3 RhSchPVO ihre Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit unter Beibehaltung des Kurses fortsetzte, hat sie den Talzug an dem angekündigten Aufdrehen bei km 358,5 gehindert. Hätte der Talzug bei km 358,5 aufdrehen können, so wäre es zu dem Unfall nicht gekommen. Entgegen der Meinung der Revision des Beklagten ist es für die Frage der Verursachung unerheblich, daß sich der Unfall nach der Begegnung zwischen "T [REDACTED]" und "A [REDACTED]" ereignet hat (§ 92 BSchG, § 738 HGB).

III. Verschulden der Schiffsführung von "A [REDACTED]"

Der Beklagte hat schuldhaft dem Gebot des § 46 Nr. 3 RhSchPVO zuwidergehandelt.

1. Er kann sich, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, nicht damit entschuldigen, daß er die Aufdrehsignale nicht gehört habe. Die Revision des Beklagten geht bei ihren Rügen, soweit sie sich nicht in unzulässiger Weise gegen die Beweiswürdigung wenden, davon aus, daß wegen des Motorengeräusches auf "A [REDACTED]" ein Schallsignal erst auf 500 bis 600 m Entfernung habe gehört werden können. Dabei übersieht die Revision, daß der Matrose Manfred R [REDACTED], der diese Angaben machte, sich im Steuerstuhl von "A [REDACTED]" aufhielt. Wenn aber im Steuerstuhl wegen des Motorenlärms ein Schallsignal erst auf diese Entfernung gehört werden kann, so muß jedenfalls dann, wenn, wie im vorliegenden Fall wegen der Sperrtafel bei km 360, mit einem Aufdrehen zu rechnen ist, ein Mann auf Deck als Wahrschauposten aufgestellt werden (vgl. Wassermeyer, Der Kollisionssprozeß in der Binnenschifffahrt, 3. Auflage, S. 231 f). Das hat das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt. Es ist eine Verkenntung der Pflichten eines Schiffsführers, wenn die Revision des Beklagten meint, die Sperrung der Talfahrt ginge nur die Talfahrt an, damit habe der Bergfahrer überhaupt nichts zu tun (vgl. den vom Senat in VersR 1963, 379 entschiedenen Fall). Die weitere Ansicht der Revision des Beklagten, der Talzug habe erst bei km 359,9 (Beginn des Goldgrundes) aufdrehen müssen, geht schon deswegen fehl, weil nach § 46 RhSchPVO der Aufdrehende den Wendeplatz bestimmt. Es kommt also gar nicht darauf an, ob der Beklagte erkennen konnte, daß für den Talzug der Wendeplatz am Goldgrund nicht geeignet war.

2. Auch das Setzen der blauen Seitenflagge auf "T [REDACTED]" entschuldigt den Beklagten nicht. Wären auf "A [REDACTED]" die Aufdrehsignale gehört worden, so hätte, wie unter A ausge-

führt, "A [REDACTED]" nicht nur die Fahrt vermindern, sondern auch die Flagge einziehen, also klarstellen müssen, daß mit Rücksicht auf die Ankündigung des Aufdrehens eine Begegnung nicht stattfinden solle. Ein Verschulden der Schiffsführung von "A [REDACTED]" liegt also auch darin, daß sie trotz der Aufdrehsignale, die sie hätte hören müssen, die Flagge nicht eingezogen hat.

C. Ursächliches Mitverschulden der Schiffsführung von
"T [REDACTED]"

I. Die Revision des Beklagten

1. Auf Grund eingehender Beweiswürdigung ist das Berufungsgericht im Gegensatz zu dem Rheinschiffahrtsgericht zu der Auffassung gekommen, daß ein Aufdrehen, das wegen der Sperre spätestens bei km 359,9 bis 360,4 hätte erfolgen müssen, dort nicht ohne Gefahr hätte vorgenommen werden können. Was die Revision des Beklagten dagegen vorbringt, bewegt sich im wesentlichen auf dem ihr verschlossenen Gebiet der Beweiswürdigung. Unhaltbar ist ihre Ansicht, der Talzug habe deshalb schuldhaft gehandelt, weil er nicht in Erwägung gezogen habe, die gesperrte Rheinbrücke zu durchfahren.

2. Unklar ist die Rüge der Revision des Beklagten, der Schleppzug hätte sich auf die Sperre einrichten und rechtzeitig vor Anker gehen müssen. Um vor Anker zu gehen, mußte der Schleppzug aufdrehen. Das wollte er rechtzeitig bei km 358,5; er wurde aber daran durch "A [REDACTED]" gehindert.

3. Unbegründet ist die weitere Rüge der Revision des Beklagten, der Talfahrer habe seine Absicht, aufzudrehen,

durch Fahrt zum Pfälzer Ufer anzeigen müssen. Daß der Tal-
fahrer bei der Begegnung mit "H [REDACTED]", wo das Fahr-
wasser nach dem Sohlenplan linksrheinisch verläuft, das
linke Ufer nicht angehalten habe, ist nicht festgestellt.
Die Feststellung im angefochtenen Urteil (S. 7), der Tal-
zug habe den üblichen Kurs in Strommitte gefahren, bezieht
sich auf die Stelle der Begegnung mit "A [REDACTED]". Dort aber
konnte, wie das Berufungsgericht (BU S. 12) zutreffend
ausführt, der Talzug wegen des 100 m unterhalb, bis zur
Mitte des Stromes vorspringenden Goldgrundes nicht weiter
linksrheinisch fahren. Vorher hätte nach der Feststellung
im angefochtenen Urteil (S. 12) die Gefahr des Rakens auf
den linksrheinischen Bühnen bestanden, wenn der Talzug das
Pfälzer Ufer näher angehalten hätte.

4. Der Führung von "T [REDACTED]" kann auch nicht vorgeworfen
werden, sie habe es unterlassen, ihre Anhänge von dem beab-
sichtigten Aufdrehmanöver rechtzeitig zu verständigen.
Diese Verständigung ist in ausreichendem Maß durch die
Aufdrehsignale erfolgt. Es kann dahingestellt bleiben, ob
die Schiffsführer der Anhangkähne ein Verschulden daran
trifft, daß die Kähne der Drehbewegung des Bootes nicht
sofort gefolgt sein sollen. Denn für ein Verschulden der
Anhänge hat das Boot nicht aufzukommen. Daß die Klägerin
Eignerin der Kähne sei, ist nicht behauptet.

5. Schließlich kann auch die Rüge der Revision des Beklag-
ten, der gerichtliche Sachverständige hätte entsprechend
dem Antrag des Beklagten im Schriftsatz vom 11. Oktober 1962
vernommen werden müssen, keinen Erfolg haben. Zwar kann da-
von ausgegangen werden, daß der Beklagte im Schlußverhand-
lungstermin vom 2. November 1962, in dem die Parteien erst-

mals das Gutachten des Sachverständigen vorgetragen haben, die Vernehmung des Sachverständigen beantragt hat. Das angefochtene Urteil beruht aber nicht darauf, daß der Sachverständige nicht vernommen worden ist. Die Revision des Beklagten beanstandet, daß der Sachverständige zu den im Schriftsatz vom 11. Oktober 1962 "spezifiziert" bezeichneten Punkte nicht vernommen worden sei. Dabei handelt es sich um folgende Punkte:

- a) Die Abladetiefe, meint der Beklagte, sei gleich dem Straßburger Pegel. Die Abladung der Kähne kann aber nicht beanstandet werden, da sie nach dem Tatbestand des Urteils, was auch unbestritten ist, auf den Wasserstand abgeladen waren. Das Gutachten befaßt sich nicht mit der Abladung der Kähne, sondern der Manövrier- und Steuerfähigkeit des Bootes unter Berücksichtigung seines Tiefgangs; das ist vom Beklagten nicht angegriffen.
- b) Auch bei km 359,9 bis 360,4 hätte der Talzug nach der Behauptung des Beklagten entgegen der Annahme des Sachverständigen gefahrlos aufdrehen können. Der Beklagte hat dies einmal damit begründet, im dortigen Revier hätten sich keine anderen Fahrzeuge befunden. Das ist aber keine Sachverständigenfrage. Das Berufungsgericht ist an Hand der Beweisaufnahme zu dem Ergebnis gekommen, das Revier sei durch andere Fahrzeuge beengt worden. Sodann hat der Beklagte behauptet, auch etwaige Stillieger hätten das Aufdrehen nicht behindert, weil dieser Drehplatz genau so breit und länger wie der bei R [REDACTED] (womit offensichtlich der Drehplatz bei km 358,5 gemeint ist) sei. Eines näheren Eingehens auf diese Frage bedarf es nicht. Das angefochtene Urteil wird schon von der Feststellung getragen, daß der Schleppzugführer die Aufdrehverhältnisse am Goldgrund nicht

abschließend habe übersehen können und er daher das Risiko, dort aufzudrehen, nicht habe zu übernehmen brauchen. Damit entfällt sein Verschulden.

c) Der Sachverständige hat die Auffassung vertreten, die Zuhilfenahme des Bugankers von Boot "T [REDACTED]" zum Drehen beim Goldgrund wäre zwecklos gewesen, weil das Gewicht des Bugankers höchstens 600 kg betrage und auf den schweren Schleppzug ohne Einwirkung geblieben wäre. Der Beklagte hat selbst im Schriftsatz vom 2. Oktober 1962 die Auffassung vertreten, der Buganker sei nicht schwer genug gewesen, den schweren Schleppzug über einen kurzen Winkel herumsuziehen; er meint aber, der Einsatz des Bugankers hätte den Drehkreis entscheidend vermindern können, was der Sachverständige verkannt habe. Die Frage bedarf keiner Erörterung. Jedenfalls kann es dem Schleppzugführer nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn er das beim Drehen am Goldgrund auch bei Einsatz des Bugankers vorhandene Risiko nicht auf sich genommen hat.

II. Revision der Klägerin

Das Berufungsgericht hat ein Mitverschulden der Schiffsführung von "T [REDACTED]" darin erblickt, daß sie die blaue Seitenflagge beibehalten hat, obwohl sie vor "A [REDACTED]" habe aufdrehen wollen. Durch das Einziehen der Flagge in Verbindung mit dem Aufdrehsignal hätte, so meint das Berufungsgericht, der Schiffsführer von "T [REDACTED]" zu erkennen gegeben, daß er eine Begegnung mit "A [REDACTED]" nicht in Betracht ziehe; dies hätte die Schiffsführung von "A [REDACTED]" veranlaßt, ihre mit unverminderter Fahrstufe durchgeführte Bergfahrt zu unterbrechen; sie

wäre dann "möglicherweise" auch auf die Aufdrehsignale aufmerksam geworden und hätte sich gemäß § 46 Nr. 3 RhSchPVO verhalten.

Die Revision der Klägerin ist der Auffassung, "T [REDACTED]" habe gar keine andere Wahl gehabt als die Flagge stehen zu lassen, nachdem "A [REDACTED]" trotz der Aufdrehsignale ihre Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt und die blaue Seitenflagge gezeigt habe. Jedenfalls habe der Schiffsführer von "T [REDACTED]" durch das Beibehalten der Flagge den Unfall weder verursacht noch verschuldet.

Der Revisionsangriff ist nicht begründet. Nach der Vorbeifahrt an "N [REDACTED]" durfte "T [REDACTED]" die Flagge nicht beibehalten (§ 38 Nr. 3 Abs. 2 S. 2 RhSchPVO). Während der Bergfahrer, weil er das Kursbestimmungsrecht hat, die Flagge beibehalten darf, wenn er weiterhin Talfahrer an Steuerbord vorbeifahren lassen will (§ 38 Nr. 3 Abs. 2 S. 2 RhSchPVO: "es sei denn, daß die Bergfahrer ..."), muß der Talfahrer, dem kein Kursweisungsrecht zusteht, nach der Vorbeifahrt die Flagge einziehen. Nur dann, wenn die weitere Begegnung mit einem Bergfahrer bevorsteht und er auch diese Begegnung vollziehen will, darf der Talfahrer die Flagge beibehalten. Hier stand aber nach der Vorbeifahrt von "T [REDACTED]" an "N [REDACTED]" die Begegnung von "T [REDACTED]" mit "A [REDACTED]" noch nicht bevor, da die Entfernung noch 600 bis 700 m betrug; vor allem aber wollte "T [REDACTED]" die Begegnung gar nicht vollziehen, sondern machte durch seine Signale von dem Vorrecht des Aufdrehenden Gebrauch. Dann mußte aber "T [REDACTED]" nach der Vorbeifahrt an "N [REDACTED]" die Flagge einziehen

und durfte und mußte sie erst dann wieder setzen, als sich die Entfernung zu "A [REDACTED]" so vermindert hatte, daß ein Aufdrehen nicht mehr ohne Gefahr durchgeführt werden konnte. Der Verstoß gegen die genannte Vorschrift war schuldhaft; dem Schiffsführer von "T [REDACTED]" kann nicht abgenommen werden, daß er sich über den Inhalt der eindeutigen Vorschrift des § 38 Nr. 3 Abs. 2 S. 2 RhSchPVO geirrt habe. Der Verstoß hat aber auch den Unfall mitverursacht. Zwar würde es nicht genügen, daß der Verstoß nur "möglicherweise" den Unfall herbeigeführt hätte. Das Berufungsgericht hat aber, wenn es diesen Ausdruck gewählt hat, nicht gesehen, daß der Führer von "T [REDACTED]" gegen die bezeichnete Bestimmung, die eine Schutzvorschrift im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB ist und Zweifel hinsichtlich Zeichengebung und Kursweisung möglichst ausschließen will, verstoßen hat. Dann spricht aber im vorliegenden Fall der Beweis des ersten Anscheins, der von der Klägerin nicht entkräftet ist, dafür, daß der Bergfahrer "A [REDACTED]" bei Wegnahme der Flagge durch "T [REDACTED]" sein Augenmerk stärker auf den Talfahrer gerichtet hätte und daher auch auf dessen Aufdrehsignal aufmerksam geworden wäre; denn die Wegnahme der Flagge hätte ihn sofort zu der Überlegung gezwungen, was für nautische Maßnahmen der Talfahrer vorhabe, da er das Begegnungszeichen entgegen § 39 Nr. 2 RhSchPVO nicht erwiderte. Das Berufungsgericht hat daher im Ergebnis zutreffend ein unfallursächliches Verschulden von "T [REDACTED]" angenommen.

D. Abwägung

Das Berufungsgericht hat den Schaden im Verhältnis 3 ("A [REDACTED]") : 2 ("T [REDACTED]") verteilt. Das wird von beiden Revisionen angegriffen. Die Revision der Klägerin

ist begründet. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, daß die Gefahrenlage und damit der Unfall in erster Linie und vorwiegend von dem Beklagten verursacht (und auch verschuldet) worden ist, da er die Aufdrehsignale nicht beachtet hat. Es hat aber nicht erkannt, daß der Bergfahrer "Ariadne" auf die Aufdrehsignale von "Tornado" hin auch verpflichtet gewesen wäre, die blaue Seitenflagge einzuziehen. Der Senat hält unter Berücksichtigung aller Umstände eine Schadensverteilung im Verhältnis 4 ("A") : 1 ("T") für angemessen.

E. Unter Zurückweisung der Revision des Beklagten waren daher auf die Rechtsmittel der Klägerin die Urteile der Vorinstanzen entsprechend zu ändern.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Dr.Schulze