

11
Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO § 38

Die Kursweisung, welche beim Beegnen die Bergfahrer
den Talfahrern zu geben haben, gilt grundsätzlich nur
für den jeweils nächsten Talfahrer.

BGH, Urt. v. 19. Februar 1973 - II ZR 34/71 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln;
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 34/71

URTEIL

Verkündet am

19. Februar 1973

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei D [REDACTED] & Co. oHG, B [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],
vertreten durch die Gesellschafter Bernhard und Wilhelm
D [REDACTED], B [REDACTED], H [REDACTED]straße [REDACTED]
2. des Schiffsführers Friedrich T [REDACTED], D [REDACTED],
F [REDACTED]-W [REDACTED]-Straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

gegen

die V [REDACTED] F [REDACTED]-Versicherungs-Aktiengesellschaft,
D [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch
Direktor Herbert Z [REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer der Klägerin:

Schiffsführer Günter S [REDACTED], M [REDACTED], P [REDACTED]straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter
II. Instanz:

Rechtsanwalt [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED], [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. Februar 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 8. Januar 1971 - Aktz. 3 U 85/70 - wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist führender Versicherer des MS "M[REDACTED]" (62 m lang; 8,6 m breit; 689 t; 435 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" (72 m lang; 8,2 m breit; 999 t; 800 PS). Der Beklagte zu 2 hat MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" am 24. Juli 1967 verantwortlich geführt.

An diesem Tag verließ MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" über Steuer den Hafenmund in Duisburg-Ruhrort, um mit einer Ladung von 820 t auf dem Rhein zu Berg zu fahren. Nachdem das Schiff auf dem Strom zur Vorausfahrt übergegangen war, zeigte es der herankommenden Talfahrt die blaue Seitenflagge, weil es sie an seiner Steuerbordseite passieren lassen wollte. Zu dieser Zeit fuhr das mit 656 t Feinkohle beladene MS "M[REDACTED]" aus dem - unmittelbar



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

oberhalb des Hafenmundes gelegenen Hafenkanal - in den Rhein. Das Fahrzeug, dessen Reiseziel Rotterdam war, hite ebenfalls die blaue Seitenflagge und setzte sich hinter ein etwa in Strommitte zu Tal kommendes Fahrzeug (MS "J[REDACTED]"). Auch dieses führte die blaue Seitenflagge. Während MS "J[REDACTED]" ohne Kollision an der Steuerbordseite des Bergfhrers vorbeifuhr, stieß MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" bei der Begegnung mit MS "M[REDACTED]" mit dem Steven gegen dessen Steuerbordseite, wodurch MS "M[REDACTED]" brach und sein Vorschiff wenig später sank.

Die Klägerin beziffert den Unfallschaden des Eigners von MS "M[REDACTED]" auf insgesamt 179.612,16 DM. In Höhe dieses Betrages nimmt sie - aufgrund abgetretenen oder übergegangenen Rechts - die Beklagten als Gesamtschuldner in Anspruch, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich haftend mit MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG auch persönlich haftend und den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Nach ihrem Vorbringen ist es dadurch zu der Kollision gekommen, daß MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" kurz vor der Begegnung mit MS "M[REDACTED]" den Kopf nach Steuerbord genommen habe und anschließend nach Steuerbord verfallen sei.

Demgegenüber führen die Beklagten den Schiffszusammensto darauf zurück, daß MS "M[REDACTED]" knapp vor dem herangekommenen MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" aus dem Hafenkanal ausgefahren sei, außerdem irrtümlich die blaue Seitenflagge des Bergfhrers auf sich bezogen und - anstatt an seiner Backbordseite vorbeizufahren - dessen Kurs zu einer Steuerbordbegegnung gekreuzt habe.

Die Beklagte zu 1 hat MS "A [REDACTED] G [REDACTED]" in Kenntnis des Klageanspruchs zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten den Antrag auf Abweisung der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Unfallverlauf

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich die Kollision, wie folgt, ereignet:

MS "A [REDACTED] G [REDACTED]" hielt sich nach Aufnahme der Voraussfahrt rechtsrheinisch. Das Schiff bewegte sich mit einer Geschwindigkeit von 2,5 - 3 km/st zu Berg. Sein Seitenabstand zu dem rechten Pfeiler der Straßenbrücke, die bei Strom-km 780,700 von Duisburg-Ruhrort über den Rhein nach Homberg führt, betrug beim Passieren der (nach Weska 275 m breiten) Brückenöffnung 50 - 60 m. Dieser Pfeiler steht auf dem unteren Molenkopf des Hafenkanals. Dessen oberer Molenkopf liegt bei Strom-km 780,310. Ihn hielt MS "M [REDACTED]", das innerhalb des Hafenkanals mit einer Geschwindigkeit von 5 - 6 km/st fuhr, bei dessen Verlassen hart an. Es passierte nach Abgabe des Schallzeichens "3 x lang, 1 x kurz" den oberen Molenkopf mit einem Seitenabstand von nicht mehr als 20 m, ging mit der Maschine auf volle Tourenzahl und suchte die Kurslinie des etwa Strommitte zu Tal kommenden MS "J [REDACTED]" zu

erreichen. Während sich MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" bei der Ausfahrt des MS "M[REDACTED]" aus dem Hafenkanal noch rund 350 m unterhalb von diesem Fahrzeug befand, betrug der Längsabstand zwischen ihnen etwa noch 130 m, als sich MS "M[REDACTED]" - allerdings noch in Backbordschräglage - in einem Abstand von 70 - 80 m hinter MS "J[REDACTED]" setzte. Dieses Fahrzeug fuhr sodann ohne Schwierigkeiten an der Steuerbordseite des MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" vorbei. Noch während der Begegnung oder unmittelbar danach nahm der Bergfahrer, der MS "M[REDACTED]" an seiner Backbordseite passieren lassen wollte und deshalb das Schallzeichen "1 x kurz" gab, den Kopf etwas nach Steuerbord, schlug wenig später zurück, was seinen Kopf noch weiter nach Steuerbord brachte, und stieß sodann mit dem Steven in Höhe von Raum 2 gegen die Steuerbordseite des MS "M[REDACTED]". Bei der Kollision lag das Heck des Bergfahrers 50 - 60 m oberhalb der Straßenbrücke.

2. Die Revision wendet sich gegen einzelne Punkte dieser Feststellungen ohne Erfolg.

a) Nach ihrer Ansicht kann MS "M[REDACTED]" den Hafenkanal nicht bei Strom-km 780,330 verlassen haben, sondern äußerstenfalls bei Strom-km 780,360; das folge daraus, daß der obere Molenkopf des Hafenkanals eine Breite von etwa 60 m aufweise, somit bis Strom-km 780,340 reiche, wenn die Mitte des Molenkopfes bei Strom-km 780,310 liege. Hierzu ist zu bemerken, daß die Behauptung, der obere Molenkopf des Hafenkanals sei 60 m breit, in den Vorinstanzen nicht vorgebracht worden und deshalb vom Revisionsgericht nicht zu beachten ist (§ 561 Abs. 1 ZPO). Die Behauptung ist überdies nicht richtig. Das zeigt ein Blick auf die Stromkarte (Maßstab 1 : 2500), von der sich

16

ein Auszug in den Strafakten des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort, Aktz. 6 Cs 203/68 BSch, befindet und der Gegenstand der Berufungsverhandlung war. Auch ergibt die Karte deutlich, daß nicht die Mitte des Molenkopfes bei Strom-km 780,310 liegt, sondern der Molenkopf etwa an dieser Stelle bereits im Wasser endet.

b) Der Revision kann weiter nicht gefolgt werden, soweit sie meint, das Berufungsgericht habe den Standort des MS "A [REDACTED] G [REDACTED]" im Zeitpunkt der Einfahrt des MS "M [REDACTED]" in den Rhein falsch berechnet. Es hat hierbei nicht übersehen, daß MS "M [REDACTED]" die Tourenzahl seiner Maschine beim Passieren der Mündungslinie des Hafenkanals erhöhte und MS "A [REDACTED] G [REDACTED]" vor der Kollision noch zurückschlug. Mit beiden Punkten hat sich das Berufungsgericht auf Seite 24 des angefochtenen Urteils ausdrücklich und zutreffend befaßt. Auch bieten seine Berechnungen zum Standort des MS "A [REDACTED] G [REDACTED]" bei der Einfahrt des MS "M [REDACTED]" in den Rhein keinen Anhalt dafür, daß das Berufungsgericht hierbei die Strömungsgeschwindigkeit des Rheins im Unfallbereich von 4 - 5 km/st nicht in Betracht gezogen hat. Die gegenteilige Ansicht der Revision beachtet nicht hinreichend, daß MS "M [REDACTED]" nach dem Verlassen des Hafenkanals nicht sofort gestreckt zu Tal fuhr, sondern mit starker Backbordschräglage die Kurslinie des MS "J [REDACTED]" zu gewinnen suchte, die etwa in der Mitte des hier gegen 300 m breiten Stromes verlief. Das hatte einmal zur Folge, daß MS "M [REDACTED]", als es rund 170 m unterhalb seines Ausfahrtpunktes aus dem Hafenkanal diese Kurslinie erreichte und sich dort hinter MS "J [REDACTED]" setzte, bereits wesentlich mehr als eine Strecke von 170 m auf dem Rhein zurückgelegt hatte, weil es bis dahin etwa

auch die Hälfte der Strombreite überwunden hatte. Zum anderen bewirkte die starke Backbordschräglage des MS "M[REDACTED]", daß die Eigengeschwindigkeit des Schiffes von zunächst 5 - 6 km/st - neben der Strömungsgeschwindigkeit - lediglich teilweise zu dessen talwärtiger Versetzung beitrug. Wenn daher das Berufungsgericht meint, in dem Zeitraum, innerhalb dessen MS "Milna" - bei einer talwärtigen Versetzung von rund 170 m und damit nach einer Fahrstrecke von wesentlich mehr als 170 m - die Kurslinie des MS "J[REDACTED]" erreichte, sei (das eine Geschwindigkeit von 2,5 - 3 km/st einhaltende) MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" 60 - 70 m zu Berg gekommen, so wird dadurch deutlich, daß es bei seinen Berechnungen zum Standort des Bergfahrs beim Passieren der Mündungslinie des Hafenkanals durch MS "M[REDACTED]" die Strömungsgeschwindigkeit des Rheins im Unfallbereich berücksichtigt haben muß, auch wenn eine ausdrückliche Erörterung zu diesem Punkte in dem angefochtenen Urteil fehlt.

c) Das angefochtene Urteil weist auch keinen Rechtsfehler auf, soweit es sich mit dem Seitenabstand des MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" zur rechten Stromgrenze befaßt. Die Verfahrensrügen, welche die Revision hiergegen erhoben hat, sind nicht begründet. Von näheren Ausführungen hierzu sieht der Senat auf Grund der Vorschrift des Art. 1 Nr. 4 BGH EntlG ab.

II. Verschulden des MS "A[REDACTED] G[REDACTED]"

1. Das Berufungsgericht wirft dem Bergfahrer vor, daß er MS "M[REDACTED]" an seiner Backbordseite habe vorbeifahren lassen wollen, obwohl dieses Fahrzeug in der

Kurslinie des MS "J[REDACTED]" herangekommen sei und der Längsabstand zwischen dem weisungsgemäß an der Steuerbordseite des Bergfahrers passierenden MS "J[REDACTED]" und MS "M[REDACTED]" zuletzt weniger als 70 - 80 m betragen habe. Dabei stehe fest, daß eine Vorbeifahrt des MS "M[REDACTED]" an der Backbordseite des Bergfahrers zu einer Kollision zwischen ihnen habe führen müssen, wogegen die beiden Schiffe ohne die Steuerbordkursänderung des Bergfahrers mit ihren Steuerbordseiten glatt aneinander vorbeigekommen wären; allenfalls hätte es zu einer gefahrlosen Steuerbordbegegnung noch einer geringfügigen Kursänderung des Bergfahrers nach Backbord bedurft, wozu dieser, falls notwendig, auch deshalb gehalten gewesen sei, weil er die zulässige Ausfahrt des MS "M[REDACTED]" aus dem Hafenkanal habe unterstützen müssen.

2. Demgegenüber ist die Revision - auf Grund umfangreicher Berechnungen und mit Rücksicht auf die Ausführungen des Senats in dem Urteil vom 29. Oktober 1962 - II ZR 192/60 (VersR 1962, 1200 ff) der Ansicht, den Bergfahrer treffe an der Kollision kein Verschulden, weil MS "M[REDACTED]" wegen des bereits nahe herangekommenen MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" den Hafenkanal keinesfalls mit einem Kurs habe verlassen dürfen, der den des Bergfahrers gekreuzt habe; allenfalls habe MS "M[REDACTED]" entlang der unteren Mole des Hafenkanals ausfahren und sodann an der Backbordseite des Bergfahrers vorbeifahren dürfen. Auch habe der Bergfahrer nicht damit zu rechnen brauchen, daß MS "M[REDACTED]" die beigesezte blaue Seitenflagge auf sich beziehen und versuchen werde, an der Steuerbordseite des Bergfahrers zu passieren. Dem ist entgegenzuhalten:

a) Die Berechnungen, mit denen die Revision - zur Entlastung des Bergfahrs - ein unzulässiges Ausfahrmanöver des MS "M" darzutun sucht, scheitern an der Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Längsabstand zwischen diesem Fahrzeug und dem Bergfahrer etwa noch 130 m betrug, als sich MS "M", allerdings noch in Backbordschräglage, in einer Entfernung von 70 - 80 m hinter das etwa Strommitte, also steuerbords von MS "A G", zu Tal kommende MS "J" setzte. Diese Feststellung zeigt, daß es nicht zur Kollision gekommen wäre, wenn der Bergfahrer seinen zunächst etwa 50 - 60 m neben der Mündungslinie des Hafenkanals verlaufenden Kurs beibehalten hätte, anstatt ihn nach Steuerbord zu ändern. Hierin lag ein Verstoß gegen die Vorschrift des § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954, woraus sich für den Bergfahrer die Pflicht ergab, die zur Strommitte hin erfolgende Ausfahrt des MS "M" durch Beibehaltung des bis dahin gefahrenen Kurses zu unterstützen. Ferner verletzte der Bergfahrer durch die Steuerbordkursänderung auch die Vorschrift des § 38 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954, wonach er gehalten war, der Talfahrt einen geeigneten Weg für die Begegnung freizulassen, Das war hier bei einer Backbordbegegnung nicht der Fall, weil sie zwangsläufig zur Kollision zwischen dem Bergfahrer und MS "M" führen mußte. Außerdem verstieß MS "A G" durch die Kursänderung nach Steuerbord gegen die Vorschrift des § 37 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954, welche bestimmt, daß beim Begegnen oder Überholen Fahrzeuge, deren Kurse jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschließen, ihren Kurs nicht in einer Weise ändern dürfen, welche die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte.

10

b) Die Hinweise der Revision auf das Urteil des Senats vom 29. Oktober 1962, das die Kollision eines Bergfahrs mit einem aus der Ruhr in den Rhein fahrenden Schiff zum Gegenstand hatte, vermögen MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" schon deshalb nicht zu entlasten, weil jener Entscheidung ein anderer Sachverhalt zugrunde lag. Dort befand sich der Bergfahrer weniger als 300 m unterhalb, als das ausfahrende Fahrzeug die Mündungslinie der Ruhr passierte, wogegen dieser Abstand hier rund 350 m betrug. Dort verlief der Kurs des Bergfahrs mindestens 100 m neben der rechten Stromgrenze, hier bei der Ausfahrt des MS "M[REDACTED]" nur 50 - 60 m. Dort kam der Bergfahrer "mit guter Fahrt" heran, während er hier eine Geschwindigkeit von lediglich 2,5 - 3 km/st einhielt. Im übrigen geht es hier - anders als in dem damals zu beurteilenden Falle - in erster Linie um die Frage, ob MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" die - zulässige - Ausfahrt des MS "M[REDACTED]" in der gebotenen Weise unterstützt und diesem Fahrzeug, nachdem es sich - erlaubterweise - in den Kurs der Talfahrt eingereiht hatte, einen geeigneten Weg für die Begegnung freigelassen hat.

III. Verschulden des MS "M[REDACTED]"

1. Da der Bergfahrer nicht genötigt war, wegen der Ausfahrt des MS "M[REDACTED]" aus dem Hafenkanal u n v e r - m i t t e l t den Kurs oder die Geschwindigkeit zu ändern, war die Ausfahrt, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, zulässig (§ 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954).

2. MS "M[REDACTED]" hat auch nicht, wie die Revision meint, die Vorschrift des § 50 Nr. 2 und Nr. 3 Satz 2 RheinSchPolVO 1954 verletzt, weil es zunächst das Schallzeichen "3 x lang, 1 x kurz" gab - das übrigens von dem Bergfahrer nicht gehört worden ist -, nach dem Verlassen des Hafenkanals aber nicht unmittelbar gestreckt zu Tal, sondern in Talschräglage zur Strommitte hin fuhr, um sich dort in den Kurs der Talfahrt einzureihen. Denn darin lag keine zu diesem Zeichen in Widerspruch stehende Querfahrt. Die gegenteilige Auffassung (vgl. BGH VersR 1962, 1200, 1201 - Urt. v. 29. 10. 62 - II ZR 192/60) hat der Senat bereits in dem Urteil vom 20. Oktober 1969 - II ZR 39/68 (VersR 1970, 34 ff) aufgegeben. Auch wäre eine Querfahrt des MS "M[REDACTED]", wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, ebenfalls erlaubt gewesen, weil auch sie den Bergfahrer nicht gezwungen hätte, u n v e r m i t t e l t den Kurs oder die Geschwindigkeit zu ändern (vgl. § 47 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954).

3. Die Frage, ob MS "M[REDACTED]" die blaue Seitenflagge des Bergfahrers zu früh auf sich bezogen und erwidert hat, hat das Berufungsgericht dahin beantwortet, es sei jedenfalls unter den gegebenen Umständen die sicherste Art gewesen, mögliche Mißverständnisse über den Begegnungskurs zwischen MS "M[REDACTED]" und MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" zu vermeiden, wenn sich MS "M[REDACTED]" unter Erwidern der blauen Seitenflagge des Bergfahrers in den Kurs der übrigen Talfahrer eingereiht habe. Hierzu ist zu bemerken:

MS "M[REDACTED]" war nach dem Passieren der Mündungslinie des Hafenkanals Talfahrer. Als solcher hatte es bei Begegnungen mit der Bergfahrt den Weg zu nehmen, den ihm

diese nach § 38 RheinSchPolVO 1954 wies (§ 39 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954). Auch hatte es nach § 39 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 die Sichtzeichen zu erwidern, welche ihm die Bergfahrt nach § 38 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 gab (blaue Seitenflagge oder weißes gewöhnliches Blinklicht). Nun gilt aber, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, die Festlegung des Begegnungskurses durch einen Bergfahrer grundsätzlich nur für den jeweils n ä c h s t e n Talfahrer. Das ist zwar in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht ausdrücklich ausgesprochen, ergibt sich aber aus den für den Bergfahrer allein vorgesehenen Weisungsmöglichkeiten (kein Zeichen bei einer Backbordbegegnung; blaue Seitenflagge oder weißes Blinklicht bei einer Steuerbordbegegnung), welche es nicht gestatten, bereits vor Beendigung der Vorbeifahrt des nächsten Talfahrers dessen Nachkommer eine Kursweisung nach § 38 Nr. 2 oder Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 (jetzt: § 6.04 Nr. 2 oder Nr. 3 RheinSchPolVO 1970) zu erteilen. Da MS "Milna" die Ausfahrt aus dem Hafenkanal so angelegt hatte, daß seine Begegnung mit MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" erst auf die Begegnung zwischen diesem Fahrzeug und MS "J[REDACTED]" folgte, war es nach dem Verlassen des Hafenkanals für MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" nicht der nächste Talfahrer. Geht man daher bei der Prüfung der Frage, von wann ab MS "M[REDACTED]" die blaue Seitenflagge des Bergfahrers auf sich zu beziehen und zu erwidern hatte, von dem vorstehend dargelegten Grundsatz aus, so durfte dies nicht vor der Beendigung der Begegnung zwischen MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" und MS "J[REDACTED]" geschehen (vgl. auch § 38 Abs. 3 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954).

Mit einer Anwendung dieses Grundsatzes wird man aber den besonderen Gegebenheiten des hier zu beurteilenden Unfallgeschehens nicht voll gerecht. Allerdings kann dem MS "M[REDACTED]" nicht, wie das Rheinschiff-fahrtsgericht gemeint hat, in diesem Punkte die Rechtsprechung des Senats weiterhelfen, wonach der Bergfahrer einem Fahrzeug, das einen Hafen verlassen will, eine Kursweisung nach § 38 RheinSchPolVO 1954 schon vor dessen Hafenausfahrt geben und die Weisung von dem Ausfahrenden - soweit § 39 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 eine Erwiderung vorschreibt - erwidert werden muß, sofern vorauszusehen ist, daß es zwischen dem Bergfahrer und dem Ausfahrenden zu einer Begegnung auf dem Strom kommen wird und die - vorzeitige - Zeichengebung zur Klarheit über den Begegnungskurs erforderlich ist (BGH LM Nr. 47 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 = Urteil v. 23. 6. 69 - II ZR 251/67; VersR 1972, 143 = Urteil v. 9. 12. 71 - II ZR 19/70). Denn durch diese Rechtsprechung hat der Satz, daß die Kursweisung eines Bergfahrsers nach § 38 RheinSchPolVO 1954 grundsätzlich nur für die jeweils nächste Begegnung gilt, keine Änderung erfahren. Jedoch ist hier zu Gunsten des MS "M[REDACTED]" in Betracht zu ziehen, daß es nach dem von ihm gewählten - zulässigen - Ausfahrtskurs unmittelbar hinter MS "J[REDACTED]" gelangen mußte, diesem Fahrzeug bereits der Kurs zu einer Steuerbordbegegnung von dem Bergfahrer gewiesen war und MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" dem nachfolgenden MS "M[REDACTED]" praktisch nur dieselbe Kursweisung erteilen konnte, wenn es zu keiner Kollision zwischen diesen beiden Fahrzeugen kommen sollte. Der Fall liegt demnach nicht anders als bei der Begegnung zwischen einem Bergfahrer und einer Reihe von in Kiellinie einander folgenden Talfahrern, die der

10

Bergfahrer wegen der von ihnen eingehaltenen - geringen - Abstände entweder alle nur an seiner Backbordseite oder alle nur an seiner Steuerbordseite gefahrlos vorbeifahren lassen kann, so daß die Kursweisung für die erste Begegnung zwangsläufig auch die weiteren Begegnungskurse festlegt. Infolgedessen erstreckt sich hier die dem ersten Talfahrer erteilte Kursweisung praktisch auch auf die nachfolgenden Begegnungen. Deshalb erscheint es nicht unzulässig und stellt insbesondere kein unerlaubtes "Ansichreißen" der Weisungsbefugnis des Bergfahrers durch einen der nachfolgenden Talfahrer dar, wenn dieser die blaue Seitenflagge zeigt, bevor sein Vordermann an der Steuerbordseite des mit beigesetzter blauer Seitenflagge herankommenden Bergfahrers vorbeigefahren ist. Das entspricht auch der tatsächlichen Handhabung der Dinge durch die Schiffer in derartigen Fällen. Aus dieser Sicht lag aber zumindest von dem Zeitpunkt ab, von welchem sich MS "M[REDACTED]" in die Kurslinie der Talfahrt unmittelbar hinter MS "J[REDACTED]" einreichte, kein Verstoß dieses Fahrzeugs gegen die Vorschriften der §§ 38, 39 RheinSchPolVO 1954 (mehr) vor. Im übrigen konnte die blaue Seitenflagge des MS "M[REDACTED]" zu keinem Zeitpunkt zu Mißverständnissen über den Begegnungskurs mit MS "A[REDACTED] G[REDACTED]" führen, so daß ein etwaiges zu frühes Setzen der Flagge für die Kollision jedenfalls ohne Bedeutung war.

4. Inwiefern MS "M[REDACTED]" die Vorschrift des § 51 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 verletzt haben soll, die lediglich unter bestimmten, hier nicht näher dargetanen Umständen einen Abstand von mindestens 120 m zu einem vorausfahrenden Fahrzeug vorschreibt, ist nicht ersichtlich.

Nach alledem war die Revision zurückzuweisen.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow