

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 46/73

URTEIL

Verkündet am

24. Juni 1974

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei B. GmbH, K., gesetzlich vertreten durch die Geschäftsführer Dietz W. und Dr. Heinz Z., beide in W., K.-straße - ,
2. des Schiffsführers Peter Paul H., R. (Holland), zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die V. T. und T. GmbH, H.,
N. R.-straße , gesetzlich vertreten durch die Geschäfts-
führer Willy K., Dr. Horst M., Herbert T. O.,
Kurt T. und Dr. Ernst W., daselbst,

Klägerin, Revisionsbeklagte
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte und -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Juni 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

- I. Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 26. Januar 1973 wird zurückgewiesen.
- II. Auf die Revision der Beklagten wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen - das genannte Urteil geändert und wie folgt gefaßt:
 1. Die Berufungen der Parteien gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 11. Februar 1972 werden zurückgewiesen.
 2. Von den Kosten der Berufung haben die Klägerin drei Viertel, die Beklagten als Gesamtschuldner ein Viertel zu tragen.
 3. Die Sache wird, soweit der Klageanspruch dem Grunde nach gerechtfertigt ist, zur weiteren Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen.
- III. Von den Kosten der Revision fallen der Klägerin drei Viertel, den Beklagten als Gesamtschuldnern ein Viertel zur Last.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Am 30. September 1970 gegen 11.15 Uhr stießen auf dem Rhein bei Strom-km 511,5 bis 511,6 das im Eigentum der Klägerin stehende TMS "V[REDACTED]" (80 m lang; 8,20 m breit; 1.206 t; 560 PS) und das der Beklagten zu 1 gehörende, von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführte TMS "U[REDACTED]" (83 m lang; 9,50 m breit; 753 t; 600 PS) zusammen. "V[REDACTED]" kam mit einer Ladung von ca. 750 t Styrol (Tiefgang: 2 m) zu Berg, hatte die - rechtsrheinisch liegende - Kleine Gieß durchfahren und machte anschließend einen Übergang nach linksrheinisch. "U[REDACTED]" fuhr leer (Tiefgang: 1,40 m) zu Tal und wollte von rechtsrheinisch kommend in die - linksrheinisch befindliche - Große Gieß einlaufen. Dabei stieß es mit dem Steven gegen das Backbordvorschiff von "V[REDACTED]".

Die Klägerin nimmt - aus eigenem oder aus abgetretenem Recht - die Beklagten wegen des Kollisions Schadens der Interessenten von "V[REDACTED]" in Anspruch. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 115.971,47 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 allerdings nur dinglich mit "U[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, daß er die Weisung von "V[REDACTED]", an der Backbordseite vorbeizufahren, nicht befolgt, sondern unter Zeigen der blauen Seitenflagge und des weißen Blinklichts eine Steuerbordbegegnung zu erzwingen versucht habe und mit einem Backbordhauer in den Kurs von "V[REDACTED]" hineingefahren sei. Auch habe "U[REDACTED]" keine Schallzeichen gegeben, ferner keine Lichter geführt - was wegen der durch Nebelfetzen auf 500 m eingeschränkten Sicht geboten

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](#)

gewesen sei - und die dem "V[REDACTED]" vorauslaufenden Bergfahrer überhaupt nicht bemerkt.

Demgegenüber sind die Beklagten der Ansicht, daß die Kollision von "V[REDACTED]" verschuldet worden sei. Bei Sichtweiten zwischen 100 und 200 m habe dieses Fahrzeug, das im Gegensatz zu "U[REDACTED]" nicht mit Radar gefahren sei, die Fahrt einstellen müssen. Auch habe es keinen Ausguck gehabt. Als der Beklagte zu 2 es erstmals auf dem Radarschirm von "U[REDACTED]" bemerkt habe, sei es noch in der Kleinen Gieß gefahren, während "U[REDACTED]" bereits - einer Übung der Talfahrt entsprechend - auf die Große Gieß zugehalten habe. Plötzlich habe "V[REDACTED]" nach Passieren der bei Strom-km 511,85 ausgelegten Trennungstonne auf eine Entfernung von lediglich 250 m zu "U[REDACTED]" den Kurs hart nach Steuerbord geändert, so daß es zu dem Zusammenstoß habe kommen müssen.

Die Beklagte zu 1 hat "U[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zu einem Viertel für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrts-obergericht hat ihn zur Hälfte für berechtigt angesehen. Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Demgegenüber erstrebt die Revision der Beklagten die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Verschulden von TMS "U[REDACTED]"

1. Hierzu hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Diesem Fahrzeug, das wegen der auf etwa 200 m eingeschränkten optischen Sicht nach dem Radarbild zu Tal gefahren sei, sei zunächst vorzuwerfen, daß es ein Dreitonzeichen letztmals auf eine Entfernung von 1.200 m zu "V[REDACTED]" gegeben habe, obwohl nicht sicher gewesen sei, welchen Kurs der Bergfahrer nach dem Verlassen der Kleinen Gieß einschlagen werde. Auch habe "Union XIII" mangels Kursverständigung mit dem Bergfahrer die Fahrt im Verlaufe der weiteren Annäherung abbrechen müssen. Ferner sei es falsch gewesen, daß "U[REDACTED]" als Talfahrer Sichtzeichen für eine Steuerbordbegegnung gegeben und dementsprechend Backbordkurs - ohne Rücksicht auf die durch Schallzeichen unterstrichene Kursweisung des Bergfahrers, an dessen Backbordseite vorbeizufahren - genommen habe. Weitere unfallursächliche Fehler seitens "U[REDACTED]" könnten hingegen nicht festgestellt werden.

2. Die Revisionen der Parteien wenden sich gegen diese Ausführungen, soweit sie ihnen jeweils ungünstig sind. Ihre Angriffe haben keinen Erfolg.

a) Nach § 1 Nr. II Ziff. 1 a) der für den Unfalltag geltenden Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 10. Juli 1968 (VkB1. S. 373) müssen Talfahrer, sobald sie auf dem Radarschirm Fahrzeuge bemerken, deren Kurs nicht den Eintritt jeglicher Gefahrenlage ausschließt, das Dreitonzeichen geben und dieses Signal, so oft wie

- 10 -

notwendig, wiederholen; ferner sind sie nach § 1 Nr. II Ziff. 2 der Bekanntmachung in einem derartigen Falle verpflichtet, die Geschwindigkeit zu vermindern und, falls nötig, Bug zu Tal anzuhalten oder aufzudrehen. Dabei ist unter Kurs nicht lediglich die Lage und Fahrtrichtung der anderen Fahrzeuge bei ihrer Wahrnehmung auf dem Radarschirm zu verstehen. Vielmehr ist auch zu beachten, welchen Weg diese voraussichtlich nehmen können und werden. Deshalb darf der Radartalfahrer nur dort von der Abgabe des Dreitonzeichens, der Fahrtverminderung oder dem Stoppen absehen, wo er, wie regelmäßig im Falle einer Kursverständigung, g e w i ß sein kann, daß der Kurs der anderen Fahrzeuge im Revier den Eintritt jeglicher Gefahrenlage ausschließt (vgl. auch BGH, Urt. v. 20. 9. 73 - II ZR 119/72, VersR 1974, 188). Bestehen daran auch nur geringe Zweifel, so muß er im Interesse einer sicheren Abwicklung des Verkehrs nach den Bestimmungen des § 1 Nr. II Ziff. 1 a) und Ziff. 2 der Bekanntmachung vom 10. Juli 1968 beziehungsweise nunmehr des § 6.35 Nr. 2 RheinSchPolVO 1970 handeln.

Nach dem angefochtenen Urteil "kann man im Revier bei Eltville mit den beiden Fahrwassern der Gieß auf dem Radarschirm nicht mit Sicherheit den weiteren Kurs eines Bergfahrers, der aus der Kleinen Gieß kommt und mit dem man keine Kursverständigung getroffen hat, abschätzen". Das zieht die Revision der Beklagten ohne Erfolg in Zweifel. Zwar ist es richtig, daß ein Bergfahrer gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers verstößt, wenn er bei einer durch Nebelfetzen auf 200 bis 150 m eingeschränkten Sicht einen Übergang macht, obwohl noch mit Talfahrt zu rechnen ist (BGH, Urt. v. 5. 6. 72 - II ZR 79/70, LM Nr. 55 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 54 = VersR 1972, 853). Jedoch konnte "U [REDACTED] [REDACTED]" nicht darauf

vertrauen, daß "V[REDACTED]" nach dem Passieren der Kleinen Gieß rechtsrheinisch bleiben werde, weil der Radartalfahrer die Sichtverhältnisse des 1.200 m unterhalb herankommenden "V[REDACTED]" nicht kannte, diese mithin für einen Übergang auf die linke Stromseite noch ausreichend sein konnten, außerdem die Bergfahrt in diesem Bereich üblicherweise nach linksrheinisch hinübergeht (vgl. hierzu die Fahrregeln im Rheinatlas S. 50), ein Übergang somit nicht überraschend war (vgl. auch BGH, Urt. v. 20. 9. 73 - II ZR 119/72, VersR 1974, 188). Zu Recht hat deshalb das Berufungsgericht "U[REDACTED]" vorgeworfen, daß seine Führung nach der Wahrnehmung des "V[REDACTED]" auf dem Radarschirm keine Dreitonzeichen gegeben und im Verlaufe der weiteren Annäherung die Fahrt wegen fehlender Kursverständigung nicht unterbrochen hat. Soweit die Revision der Beklagten in diesem Zusammenhang noch rügt, die Feststellungen des Berufungsgerichts über die Nichtabgabe von Dreitonzeichen durch "U[REDACTED]" nach der Wahrnehmung von "V[REDACTED]" auf dem Radarschirm sei verfahrenswidrig zustande gekommen, ist ihr entgegenzuhalten, daß das Berufungsgericht das Beweisergebnis zu diesem Punkte erschöpfend erörtert hat. Auch stellt es eine mögliche und deshalb im Revisionsrechtszug hinzunehmende Würdigung dar, daß das Berufungsgericht insoweit den Angaben der Besatzung von "U[REDACTED]" gefolgt ist. Schließlich mußte diese am ehesten wissen, welche Schallzeichen sie nach dem Erkennen des "V[REDACTED]" auf dem Radarschirm noch gegeben hat.

b) Ohne Erfolg wendet sich die Revision der Beklagten gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, es sei seitens "U[REDACTED]" verfehlt gewesen, die Zeichen für eine Steuerbordbegegnung zu zeigen und bei der Vorbeifahrt an "V[REDACTED]" einen entsprechenden Kurs zu steuern, obwohl der Bergfahrer dem Talfahrer den Weg zu einer Backbordbegegnung gewiesen und diese Weisung durch Schallzeichen

unterstrichen gehabt habe. Zwar ist es richtig, daß "V■■■■" beim Durchfahren der Kleinen Gieß (noch) die blaue Seitenflagge gesetzt und das weiße Blinklicht eingeschaltet hatte und damit der Talfahrt den Weg für eine Steuerbordbegegnung wies. Die Weisung war jedoch gegenüber "U■■■■■■■■" mangels Erkennbarkeit ohne bindende Wirkung. Hingegen lag beim optischen Insichtkommen der beiden Fahrzeuge für den Talfahrer die bindende Weisung zu einer Backbordbegegnung vor, da nunmehr der Bergfahrer die blaue Seitenflagge und das weiße Blinklicht nicht mehr zeigte. Da der Talfahrer dieser Weisung nicht gefolgt ist, hat das Berufungsgericht auch insoweit mit Recht ein schuldhaftes Verhalten seiner Führung angenommen.

c) Das Berufungsgericht ist zu Lasten der Beklagten davon ausgegangen, daß die durch Nebel eingeschränkte Sicht es erforderte, die Lichter wie bei Nacht zu führen (§ 80 Nr. 1 Abs. 3 RheinSchPolVO 1954) und daß das auf "U■■■■■■■■" nicht geschehen ist. Jedoch war ein solches pflichtwidriges Verhalten des Radartalfahrers nach der übereinstimmenden Ansicht beider Vorinstanzen für die Kollision nicht ursächlich, "da man diese schwachen Lichter am Tage bei Nebel nicht früher hätte wahrnehmen können, als den Schiffskörper selbst". In diesem Satz kann sinnvollerweise nur die tatrichterliche Würdigung eines Einzelfalles gesehen werden. Gegen eine solche Würdigung greifen aber die allgemeinen Überlegungen der Revision der Klägerin über die Sichtbarkeit von Nachtluchtern bei einer Nebelfahrt am Tage nicht durch.

d) Das Berufungsgericht hat den harten Backbordkurs, mit welchem "U■■■■■■■■" auf den Übergang von "V■■■■■■■■" reagiert hat, nicht wie die Revision der Klägerin vorbringt, als ein entschuldbares Manöver des letzten Augen-

blicks angesehen, sondern als "eine Folge der verfehlten Fortsetzung der Fahrt mit Radarhilfe", der keine maßgebende Bedeutung für die "Schuldfeststellung" - gemeint ist offenbar die "Schuldabwägung" - beizumessen sei. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Ebenso ist es für die Schuldabwägung rechtlich unbedenklich, daß das Berufungsgericht kein besonderes Gewicht der Frage beigelegt hat, ob die Führung von "U■■■■" den Fahrzeugen, die "V■■■" vorausgefahren sind, hinreichende Aufmerksamkeit geschenkt hat. Da "U■■■■" bereits wegen der vorstehend unter a) erörterten Umstände die Fahrt hätte unterbrechen müssen, kommt es für den Verstoß gegen diese Pflicht nicht noch darauf an, ob dieses Fahrzeug auch wegen des Kurses der weiteren Bergfahrt mit einem Übergang von "V■■■" hätte rechnen müssen. Soweit endlich die Revision der Klägerin rügt, das Berufungsgericht habe sich nicht genügend mit der Frage befaßt, "ob nicht ein zusätzliches Verschuldenselement gegen den Beklagten zu 2 in der von ihm eingehaltenen Geschwindigkeit zu sehen sei", ist zu bemerken, daß die Klägerin diesen Gesichtspunkt in den Vorinstanzen nicht weiter erörtert hat und für das Berufungsgericht kein erkennbarer Anlaß bestand, von sich aus auf diese Frage einzugehen.

Verschulden von "V■■■"

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat dieses Fahrzeug schuldhaft gegen § 80 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 verstoßen, wonach Bergfahrer anhalten müssen, wenn sie beim Weiterfahren Gefahr laufen würden, vor einem auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig stoppen zu können. Zwar könne ein Bergfahrer bei einer - wie hier - auf 200 m verminderten Sicht mit einer entsprechend herabgesetzten Geschwindigkeit

(§ 80 Nr. 1 Abs. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954) die Reise unter strikter Beachtung aller sonstigen für die Fahrt bei unsichtigem Wetter zum Schutze des Verkehrs erlassenen Vorschriften fortsetzen, da er dann noch vor einem auf 200 m auftauchenden Hindernis ständig werden könne. Genüge er hierbei aber - wie vorliegend - nicht der nach § 80 Nr. 1 Abs. 2 RheinSchPolVO 1954 geltenden Pflicht, einen Ausguck aufzustellen, so könne die Fortsetzung der Fahrt nicht mehr als zulässig angesehen werden. Auch sei die Weiterfahrt von "V■■■■" unter Verstoß gegen § 80 Nr. 1 und 3 RheinSchPolVO 1954 unfallursächlich gewesen, weil seine Führung durch einen Ausguck früher auf die gefährliche Lage aufmerksam gemacht worden wäre und entsprechende Gegenmaßnahmen zur Abwendung einer Kollision hätte ergreifen können.

2. Die Revision der Klägerin greift diese Ausführungen ohne Erfolg an. Zunächst ist ihre Rüge unbegründet, die Feststellung des Berufungsgerichts, die Sicht habe zur Unfallzeit nur etwa 200 m betragen, beruhe auf einem Verstoß gegen § 286 ZPO. Diese Feststellung gründet sich entgegen der Ansicht der Revision der Klägerin auf eine mögliche und erschöpfende Würdigung des Beweisergebnisses, bei der das Berufungsgericht auch nicht die - auf eine etwas weitere Entfernung lautenden - Angaben des Zeugen T■■■■ übersehen hat. Sie ist deshalb in der Revisionsinstanz hinzunehmen. Bei einer Sicht von lediglich 200 m kann aber auch die Revision der Klägerin nicht bezweifeln, daß "V■■■■" einen Ausguck hätte haben müssen. Sie meint allerdings, das angefochtene Urteil enthalte keine hinreichenden Feststellungen darüber, daß durch das Aufstellen eines Ausgucks die Kollision verhindert worden wäre. Daran ist richtig, daß das Berufungsgericht zu diesem Punkte keine ins einzelne gehenden Feststellungen getroffen, sondern seine Ausführungen auf eine allgemein gehaltene Wendung

beschränkt hat. Mehr brauchte es hierzu aber nicht zu sagen, nachdem es eine Strecke von 200 m noch für ausreichend angesehen hat, um einen sich ordnungsgemäß verhaltenden Bergfahrer rechtzeitig vor einem auftauchenden Hindernis anzuhalten.

3. Das Berufungsgericht hat keinen nautischen Fehler des Bergfahrers darin gesehen, daß er nach dem Durchfahren der Kleinen Gieß den Kurs nach linksrheinisch geändert hat; denn "V. 1" sei in der Wahl des Kurses frei gewesen. Dem kann nicht zugestimmt werden: Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts hätte "V. 1" die Fahrt wegen Fehlens eines Ausgucks in dem dichten Nebel überhaupt nicht mehr fortsetzen dürfen. Dann war es aber ein grober Fehler, wenn "V. 1" auch noch den bisherigen - gestreckten - Kurs verließ und in Schrägfahrt das Fahrwasser querte. Wie der Senat bereits in dem Urteil vom 5. Juni 1972 - II ZR 79/70 (VersR 1972, 853) dargelegt hat, verstößt ein Bergfahrer gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers, wenn er bei einer durch Nebelfetzen auf 200 bis 150 m eingeschränkten Sicht einen Übergang macht, obwohl noch mit Talfahrt zu rechnen ist. Das muß um so mehr für ein Fahrzeug gelten, das, wie hier, überhaupt nicht genügend Sicht zur Fortsetzung der Fahrt hat. Dabei besteht auch kein Zweifel daran, daß "V. 1" nicht davon ausgehen konnte, es werde wegen der auf etwa 200 m eingeschränkten optischen Sicht keine Talfahrt mehr kommen. Denn infolge der Ausbreitung der Radarschiffahrt und ihrer weitgehenden Unabhängigkeit von der optischen Sicht muß die Nichtradarfahrt bei jedem Wetter in Rechnung stellen, daß gegenkommende, von ihr aber noch nicht wahrgenommene Radarfahrer im Revier sind, und dementsprechend ihr Verhalten einrichten (BGH, Urt. v. 20. 9. 73 - II ZR 119/72, VersR 1974, 188).

4. Entgegen der Ansicht der Revision der Beklagten kommen neben dem vorstehend unter Ziff. 1 und 3 erörterten Verhalten weitere Fehler seitens der Führung von "VTG 17" nicht in Betracht:

a) Soweit die Revision der Beklagten meint, die von der Klägerin mit 10 bis 12 km/st angegebene Geschwindigkeit des "V●●" sei zu hoch gewesen, ist ihr Vorbringen neu (und damit im Revisionsrechtszug nicht zu beachten - § 561 Abs. 1 ZPO). Insbesondere ist es nicht, wie die Revision anscheinend meint, im Schriftsatz der Beklagten vom 3. Januar 1973 enthalten. Dort ist lediglich vorge-
tragen, "V●●" habe bei einer für seine Führung wegen Fehlens eines Ausgucks auf 120 bis 130 m verkürzten Sicht nur noch in einem manövrierunfähigen Zustand vor einem aus dem Nebel auftauchenden Talfahrer ständig gemacht werden können. Danach ist es aber nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht nicht die Frage erörtert hat, ob nicht schon die Geschwindigkeit des "V●●" an sich überhöht gewesen ist.

b) Nicht gefolgt werden kann der Revision der Beklagten auch insoweit, als sie ein weiteres Verschulden des Schiffers von "V●●" darin sieht, daß er den Bildschirm des sich an Bord dieses Fahrzeugs befindlichen und eingeschalteten Radargeräts nicht beobachtet hat. Das war ihm schon deshalb nicht möglich, weil er, der sich allein im Steuerhaus seines Fahrzeugs befand, nach Sicht fuhr, deshalb die Fenster nicht verdunkeln konnte, ohne eine derartige Maßnahme das Radarbild für ihn aber kaum erkennbar war. Auch ist ein Schiffer, der nach Sicht fährt, grundsätzlich nicht gehalten, daneben das Radargerät zu benutzen, weil das vielfach zu ungenauen Beobachtungen, Mißverständnissen und Unsicherheiten führen kann.

Abwägung der Schwere des Verschuldens

Da das Berufungsgericht bei der Abwägung der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens (§§ 92 BinnSchG a. F., 736 Abs. 1 HGB) zu Lasten von "V■■■■" nicht in Betracht gezogen hat, daß dessen Führung auch deshalb ein Verschulden an der Kollision trifft, weil sie einen unzulässigen Übergang gemacht hat, kann die bisherige Schuldverteilung (1 : 1) keinen Bestand haben. Um sie erneut vorzunehmen, bedarf die Sache aber keiner nochmaligen Verhandlung durch das Berufungsgericht. Vielmehr kann sie der Senat selbst durchführen, da alle insoweit bedeutsamen Tatsachen feststehen. Sie ergibt, daß das Verschulden auf seiten der Führung des "V■■■■" ganz erheblich schwerer wiegt als das der Führung von "U■■■■■■■■". Während die letztere im wesentlichen lediglich die Lage falsch eingeschätzt und deshalb irrtümlich mit einem Verbleiben des Bergfahrs auf seiner bisherigen Stromseite gerechnet hat, ist "V■■■■" praktisch blind durch den dichten Nebel gefahren und hat dann auch noch einen in solcher Lage besonders gefährlichen Übergang ausgeführt. Beides wiegt wegen der großen Gefahren, die damit für den Schiffsverkehr verbunden waren, außerordentlich schwer. Deshalb muß die Klägerin drei Viertel ihres

Schadens selbst tragen und kann nur den Rest von den
Beklagten ersetzt verlangen. Demgemäß war - auf die
Revision der Beklagten und unter Zurückweisung der Rechts-
mittel der Parteien im übrigen - das Urteil des Rhein-
schiffahrtsgerichts wiederherzustellen.

Stimpel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh