

Verkündet am 28. April 1960
[REDACTED], 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 Albert S [REDACTED] in A [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Schiffseigner Heinz A [REDACTED] in D [REDACTED]-R [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

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

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 28. April 1960 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Gastelski und der Bundesrichter Dr. Mörr, Liesecke, Dr. Reinicke und Hill

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsoberg-richts - in Köln vom 8. Januar 1959 3 U 128/58 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Kläger ist Eigentümer und zugleich Führer des MS "Ri [REDACTED]" (505 to, 320 to Ladung, 50 m Länge). Er begehrt mit der Klage Ersatz des ihm nach seiner Behauptung infolge einer Kollision des Motorschiffs am 14. März 1957 bei Brohl (Stromkilometer 622) mit dem Motorschlepper "F [REDACTED]" entstandenen Schadens in Höhe von 5.551,14 hfl nebst Feststellung der Verpflichtung des Beklagten zum Ersatz weiteren Schadens. Eigentümer und Führer des Schleppers "F [REDACTED]" (400 PS, 30 m Länge) ist der Beklagte.

Der Beklagte war mit dem Motorschlepper "F [REDACTED]" und zwei Kähnen talwärts gekommen und hatte die Kähne rechtsrheinisch gegenüber Brohl abgelegt. Dann war er nach linksrheinisch in den Brohler Hafen gefahren, um hier den Kahn "A [REDACTED]" (1335 to, 1200 to Ladung, 80 m Länge) aufzupacken und ihn seinem Schleppzug einzureihen. Nachdem "F [REDACTED]" die Hafenausfahrt vorgenommen hatte und sich mit dem Kahn auf dem Strom befand, kam es zwischen dem Schleppzug und dem talwärts fahrenden Motorschiff "Ri [REDACTED]" zum Zusammenstoß. Dabei wurden alle drei Fahrzeuge beschädigt.

Der Kläger macht allein den Beklagten für den Unfall verantwortlich. Er behauptet, etwa 800 - 700 m oberhalb der Hafenausfahrt habe er den Motorschlepper "F [REDACTED]" unten am Hafen gesehen. Es sei aber nicht zu erkennen gewesen, was er gewollt habe. Kurz darauf sei dann der Kahn zum Vorschein gekommen. Jetzt habe man auf "Ri [REDACTED]" von "F [REDACTED]" ein Backbordsignal gehört. Daraufhin habe "Ri [REDACTED]" mit einem Steuerbordsignal geantwortet. Sofort nach der Ausfahrt aus dem Hafen sei "F [REDACTED]" unzulässigerweise quer über den Strom zum rechten Ufer gefahren. Um diese Zeit habe sich "Ri [REDACTED]" auf gut 200 - 150 m genähert ge-

- 3 -

hebt. Durch den querfahrenden Schleppzug sei die Durchfahrt sowohl rechts- als auch linksrheinisch versperrt gewesen. Deshalb sei für "Ri[REDACTED]" nichts anderes übrig geblieben, als voll zurückzuschlagen und Anker zu setzen.

Der Beklagte bestreitet jedes eigene Verschulden und ist der Ansicht, der Unfall sei allein durch fehlerhaftes Verhalten des Klägers entstanden. Er behauptet, auf "F[REDACTED]" habe man bereits im Brohler Hafen das erste akustische Ausfahrtssignal, 3 mal lang und einmal kurz, zum Zeichen dafür gegeben, daß der Schleppzug nach der Ausfahrt seinen Kurs nach Steuerbord richten werde. Dieses Signal sei noch mehrfach wiederholt worden. Zum letztenmal sei es gegeben worden, als der Motorschlepper "F[REDACTED]" mit seinem Anhangkahn schon im Aufdrehen begriffen gewesen sei. Dieses Aufdrehmanöver sei etwa 150 m unterhalb der Hafenmündung begonnen worden. Bei der Ausfahrt aus dem Hafen habe man auf "F[REDACTED]" das MS "Ri[REDACTED]" noch oberhalb des Steigers der Köln-Düsseldorfer in Brohl, also mehr als 1 km weiter oberhalb, zu Tal kommen sehen. Dasselbe sei etwa mittstroms gestreckt talwärts gefahren. Als "F[REDACTED]" mit seinem Aufdrehmanöver etwa bis zur Strommitte gekommen gewesen sei, habe der Abstand zu dem Talfahrer noch etwa 700 m betragen. In diesem Zeitpunkt habe man auf "F[REDACTED]" die blaue Seitenflagge gesetzt und gleichzeitig ein akustisches Signal (zweimal kurz) zum Zeichen dafür gegeben, daß "F[REDACTED]" mit seinem Anhangkahn den Kurs nach Backbord richten werde und der Talfahrer Steuerbord auf Steuerbord passieren sollte. Auch dieses Signal habe "F[REDACTED]" mehrfach wiederholt, als man auf ihm festgestellt habe, daß der Talfahrer weder die blaue Seitenflagge setzte noch ein akustisches Signal gab. Als das MS "Ri[REDACTED]" sich dann bi. auf 150 m dem Motorschlepper "F[REDACTED]" genähert gehabt habe, habe das Motorschiff plötzlich den Kurs nach Steuerbord geändert,



sei also in den Drehkreis von "F[REDACTED]" hineingefahren. Dadurch sei es rechtsrheinisch zum Zusammenstoß gekommen, wobei "F[REDACTED]" etwa 60 m aus dem rechten Ufer und fast gestreckt gelegen habe. Auch der Anhangkahn "A[REDACTED]" habe nur noch eine geringe Schräglage gehabt. Linksrheinisch sei das Revier völlig frei gewesen. Das MS "Ri[REDACTED]" habe seine Geschwindigkeit nicht ermäßigt gehabt.

Der Beklagte hat seinen eigenen Schaden im Parallelprozeß II ZR 68/59 gegen den Kläger geltend gemacht.

In einem weiteren Parallelprozeß ist der Kläger wegen des dem Eigner und der Besatzung des Kahns "A[REDACTED]" entstandenen Schadens in Anspruch genommen.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageantrag weiter. Der Beklagte bitet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Im angefochtenen Urteil wird unter Bezug auf die Gründe des Urteils 3 U 129/58 ausgeführt:

Beim Manöver des Schleppers "F[REDACTED]" mit dem Kahn "A[REDACTED]" im Anhang habe es sich zunächst um eine reine Hafenausfahrt im Sinne des § 50 Nr. 3 RhSchPVO gehandelt, bei der durch mehrfaches Schallsignal (lang lang lang kurz) angekündigt worden sei, daß der Schleppzug anschließend seinen Kurs nach Steuerbord (also stromaufwärts) richten wolle. Dieses Steuerbordaufdrehmanöver sei aber nicht zu Ende geführt worden. Als "F[REDACTED]" quer im Strom gelegen sei, den Kopf etwas nach Oberstrom gerichtet, sei von ihm vielmehr der Kurs auf das rechte Ufer genommen worden, um sich anschließend drüben mit dem Kahn bis zu den anderen dort

etwas tiefer abgelegten beiden Zähnen sacken zu lassen. Beim Ansteuern des rechten Ufers habe es sich um eine Querfahrt gehandelt. Diese habe angesichts der Talfahrt durch das dafür vorgesehene Backbordsignal (kurz kurz) besonders angekündigt werden müssen, wie es auch geschehen sei. Die Querfahrt sei zulässig gewesen, da in dem Augenblick, als "F[REDACTED]" bei Abgabe des Backbordsignals erkennbar zur Querfahrt übergegangen sei, "Ri[REDACTED]" noch mindestens 650 m oberhalb gewesen sei und der Talfahrer durch leichte Fahrt-herabsetzung oder geringeres Ausweichen nach Backbord bei sonst völlig freiem Revier seinen Kurs hinter dem quer-fahrenden "F[REDACTED]"-Zug hätte nehmen können. Auf das Ausfahrtsignal von "F[REDACTED]" (lang lang lang kurz) habe zwar "Ri[REDACTED]" zunächst seine Fahrt ohne besondere Maßnahmen fortsetzen können, da der "F[REDACTED]"-Zug bei der dadurch angekündigten Bergfahrt nicht über die Strommitte hinaus-gekommen wäre und deshalb die Fahrt von "Ri[REDACTED]" kaum be-hindert hätte. Das dann von "F[REDACTED]" abgegebene Backbord-signal habe aber der Schiffsführer von "Ri[REDACTED]" erkannt, indem er anscheinend angenommen habe, F[REDACTED] wolle nach Backbord zu Tal fahren. Dieses Backbordsignal habe jedoch "eigentlich überhaupt nur" als Querfahrtsignal verstanden werden können, jedenfalls habe der Schiffsführer von "F[REDACTED]" "unbedingt" mit dieser Bedeutung des Signals rechnen müssen; der tatsächlich vom Schleppzug eingeschlagene Kurs habe die Absicht der Querfahrt auch sofort weithin erkennbar bestätigt. Durch leichten Backbordkurs oder geringfügige Verringerung der Geschwindigkeit hätte "Ri[REDACTED]" hinter dem Schleppzug passieren können. "Ri[REDACTED]" sei jedoch achtlos weitergefahren, um dann überraschend ein sachlich völlig verfehltes Ausweichmanöver nach Steuerbord direkt in den Kurs des sich bereits am rechten Ufer aufstreckenden Schlepp-zuges hinein durchzuführen.

II. Gegen das angefochtene Urteil bestehen, wie die Revision zutreffend rügt, verschiedene rechtliche Bedenken, die zu seiner Aufhebung führen müssen.

1. Es kann schon fraglich sein, ob das von "F [REDACTED]" beabsichtigte Manöver, den Strom zu überqueren, um sich dann zu seinen abgelegten Kähnen sacken zu lassen, nicht unzulässig war, da ein Treibenlassen - mit Ausnahme von kleinen Bewegungen auf Reeden, Lade- und Löschplätzen - verboten ist (§ 52 RhSchPVO). Doch bedarf dies keiner näheren Erörterung, da es zum Treibenlassen nicht mehr gekommen, der Unfall also hierauf nicht zurückzuführen ist.

2. Unrichtig war das von "F [REDACTED]" gegebene Ausfahrtsignal (lang lang lang kurz). Es zeigte an, daß "F [REDACTED]" anschließend an die Ausfahrt den Kurs nach Steuerbord richten wollte (§ 50 Nr. 3, Nr. 2). Es hätte nicht gegeben werden dürfen, wenn "F [REDACTED]" zunächst querfahren und erst in der rechten Fahrwasserhälfte seinen Kurs nach Steuerbord richten wollte. Denn durch das Signal wird das unmittelbar bevorstehende Manöver angezeigt, nicht aber ein solches, das später einmal ausgeführt werden soll, nachdem zunächst ein anderes vorgenommen worden ist. Wenn aber, worauf noch zurückzukommen sein wird, "F [REDACTED]" nach der Ausfahrt zunächst talwärts fuhr, um hier später die Querfahrt vorzunehmen, hätte das Signal (lang lang lang kurz kurz) gegeben werden müssen. Doch ist dieses unrichtige Ausfahrtsignal nicht unfallursächlich gewesen, weil die Schiffsführung von "Ri [REDACTED]" es nicht gehört hat, hierdurch also nicht in ihren nautischen Maßnahmen beeinflusst wurde.

3. Verkannt hat das Berufungsgericht die Bedeutung des vom Beklagten gegebenen Backbordsignals (kurz kurz). Das Berufungsgericht stellt zutreffend fest, "F [REDACTED]" habe eine Querfahrt unternommen, meint jedoch, das tatsäch-

lich durchgeführte Manöver (Querfahrt und Aufstrecken des Schleppzugs rechtsrheinisch stromaufwärts) habe durch das Backbordsignal angekündigt werden müssen und sei dadurch auch angezeigt worden.

Ein besonderes Querfahrtsignal kennt die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht. Die Querfahrt wird durch den tatsächlichen Kurs des Schiffes angezeigt. Das querfahrende Schiff muß erforderlichenfalls andere Schiffe durch das allgemeine Achtungssignal (lang) auf diesen Kurs aufmerksam machen (§ 24 Nr. 1; Anl. 1 zu § 23 Nr. 4). Nur wenn das querfahrende Schiff seinen Kurs nach Steuerbord oder nach Backbord richtet, muß es erforderlichenfalls Steuerbordsignal (kurz) oder Backbordsignal (kurz kurz) geben (§ 49 Nr. 1; Anl. 1). Im angefochtenen Urteil ist festgestellt, "F [REDACTED]" habe, den Kopf etwas nach Oberstrom gerichtet, den Kurs auf das rechte Ufer genommen. Dieses Manöver rechtfertigte unter keinen Umständen das Backbordsignal. Denn das gegebene Backbordsignal konnte nach der gesetzlichen Regelung nur bedeuten, daß der querfahrende Schleppzug seine Absicht, den Kurs nach Backbord, also talwärts zu richten, ankündigte. Nach der Meinung des Berufungsgerichts scheint die Schiffsführung von "Ri [REDACTED]" dies auch angenommen zu haben. Mit einer solchen Annahme befand sie sich entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts in Übereinstimmung mit dem Gesetz.

Es ist schwer verständlich, wie das Berufungsgericht zu der Meinung kommen konnte, durch das von "F [REDACTED]" gegebene Backbordsignal sei angekündigt worden, "F [REDACTED]" wolle den Strom überqueren und nach Beendigung der Überquerung nach Oberstrom fahren, also seinen Kurs nach Steuerbord richten. Vom Standpunkt des Querfahrenden aus, der allein bei der Signalgebung nach § 47 Nr. 1 maßgebend ist,

kann das Backbordsignal des vom linken zum rechten Ufer hinüberwechselnden Schiffes nur bedeuten, daß er nach Backbord, also in Richtung talwärts fahre; es wäre selbstverständlich verfehlt, hier den Standpunkt eines Bergfahrers zugrunde zu legen, da "F [REDACTED]" nicht zu Berg fuhr. Eine Erklärung der Ansicht des Berufungsgerichts könnte nur darin gefunden werden - und so wollte offenbar die Schiffsführung von "F [REDACTED]" ihr Backbordsignal auch verstanden wissen, wie sich aus dem von ihr behaupteten Setzen der blauen Flagge ergibt (§ 38 Nr. 3) -, daß damit angekündigt werden sollte, man wolle, nachdem der Schleppzug den Strom überquert und, zum rechten Ufer gelangt, seinen Kurs bergwärts, also nach Steuerbord genommen hatte, die Begegnung mit dem Talfahrer Steuerbord an Steuerbord vollziehen, da für eine solche Begegnung das Backbordsignal als Passiersignal in Betracht kommt. Eine derartige Deutung der hier abgegebenen Backbordsignale ist aber mit dem Gesetz schlechterdings unvereinbar. Nach § 38 weisen beim Begegnen die Bergfahrer den Talfahrern den Weg; die Bergfahrer, die Talfahrer an Steuerbord vorbeifahren lassen, müssen bei Tage rechtzeitig eine hellblaue Flagge setzen und gegebenenfalls Backbordsignale geben. Eine Begegnung kommt nach dem Gesetz nur zwischen Bergfahrern und Talfahrern in Frage. Der Schleppzug "F [REDACTED]" war aber, nach der zutreffenden Feststellung des Berufungsgerichts nicht Bergfahrer, sondern Querfahrer. Als solcher durfte er die für Bergfahrer gegebenen Signale nicht geben, sie waren nach § 25 unzulässig (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 2. Aufl. S. 177). Solange die Querfahrt von "F [REDACTED]" nicht beendet war, kam, wie ausgeführt, für den von "F [REDACTED]" tatsächlich eingeschlagenen Kurs nur ein Achtungssignal in Frage; nach Beendigung der Querfahrt wäre, um die Absicht des Aufstreckens nach Oberstrom anzuzeigen, nur ein Steuerbordsignal in Betracht gekommen, und erst bei vollzogenem Übergang zur Berg-

fahrt des Bootes hätte das gewünschte Steuerbord an Steuerbord durch das Setzen der hellblauen Flagge und durch Backbordsignal angekündigt werden dürfen. "F[REDACTED]" wollte also durch die abgegebenen Backbordsignale und das (angebliche) Setzen der blauen Flagge nicht sein nächstes Manöver, ja nicht einmal, was schon unzulässig gewesen wäre, sein übernächstes, sondern sein drittes Manöver anzeigen. Wollte man ein solches Vorgehen zulassen, so würde damit eine Quelle für Mißverständnisse und unerträgliche Verwirrung geschaffen werden; die im Revier befindlichen Schiffe wären zu Überlegungen und Berechnungen gezwungen, die je nach dem Standort und den subjektiven Vermutungen zu unterschiedlichen Ergebnissen führen und die für die Signalgebung unabweisbar klare Regelung ausschließen würden. Es muß deshalb dabei verbleiben, daß die von "F[REDACTED]" abgegebenen Backbordsignale nur dahin gedeutet werden können, das "F[REDACTED]" seinen Kurs talwärts richten wollte. Damit steht fest, daß "F[REDACTED]" nautisch falsche, weil seinem Kurs widersprechende Schallsignale gegeben hat. Seine Schiffsführung hat daher schuldhaft die erste und hauptsächliche Ursache für den Zusammenstoß gesetzt.

4. Das Berufungsgericht hat - von der Revision gerügt - die Zulässigkeit der Querfahrt bejaht. Gegen die Schlüssigkeit dieser Annahme bestehen Bedenken.

Im angefochtenen Urteil wird ausgeführt, der höchstens 150 m lange Schleppzug "F[REDACTED]" habe sofort nach der Hafenausfahrt auf dem Strom Kurs zum rechten Ufer genommen und gleichzeitig Backbordsignale gegeben. Bei der Ausfahrt des Bootes "F[REDACTED]" aus dem Hafen sei "Ri[REDACTED]" noch mindestens 1 km weiter oberhalb gewesen. Der Schlepper habe eine "gewisse Zeit" gebraucht, bis er aufdrehend den Kurs zum rechten Ufer habe nehmen können. Bei Abgabe des ersten Backbordsignals sei "Ri[REDACTED]" noch mindestens 650 m oberhalb gewesen.

Nach der Darstellung des Beklagten im Verklarungsverfahren und in der Klageschrift im Parallelprozeß 3 C 112/57 BSch wurde das "Aufdrehmanöver" 150 m unterhalb der Hafenmündung begonnen. (In diesem Zeitpunkt hatte "F[REDACTED]" allerdings das Zeichen lang lang lang kurz gegeben, während das Backbordsignal erst in der Strommitte gegeben worden war.) Ähnlich hat sich der Zeuge St[REDACTED] geäußert. Nach der Aussage des Zeugen Bü[REDACTED] (ähnlich offenbar auch Käufer) fuhr "F[REDACTED]" zunächst talwärts, bis es die unterhalb des Hafens liegende Boje (nach der Feststellung im Augenscheinprotokoll des Rheinschiffahrtsgerichts offenbar bei km 621,9 liegend) passierte. Für die Richtigkeit dieser Aussage scheint eine gewisse Wahrscheinlichkeit zu sprechen, wenn es nämlich weiter richtig ist, wie der Zeuge K[REDACTED] bekundet hat, daß die abgelegten beiden Kähne mit ihren Köpfen etwa 40 m tiefer als die auf der Brohler Seite befindliche schwarze Boje lagen und der Unfall, wie sich aus dem Tatbestand ergibt, bei km 622 stattfand. Dann aber dürfte der Schlepper zunächst mehrere 100 m talwärts gefahren sein (vgl. das Augenscheinprotokoll VA 37), und zwar mit erheblich geringerer Geschwindigkeit als das Motorschiff "Ri[REDACTED]". Es ist Sache des Berufungsgerichts, hierüber genügende Feststellungen zu treffen, da erst dann die "gewisse Zeit" den konkreten, für die Frage der Zulässigkeit der Querfahrt notwendigen Inhalt annehmen kann. In solchen und ähnlichen Fällen wird es sich übrigens empfehlen, eine maßstabgerechte Skizze beibringen zu lassen, in der nach Möglichkeit auch der Standort der am Lande oder auf stillliegenden Schiffen befindlichen Zeugen eingetragen ist. Das Berufungsgericht wird ferner Feststellungen über die Fahrwasserbreite und über die Fahrgeschwindigkeit des "F[REDACTED]"-Zuges zu treffen haben, während für die Geschwindigkeit von "Ri[REDACTED]", wie unbestritten, 20 - 23 km/h zugrundegelegt werden können. Das Berufungs-

gericht wird sich dann vergegenwärtigen müssen, daß "Ri[REDACTED]" für die Strecke von rund 1 km vom Inblickkommen des Bootes "F[REDACTED]" bis zum Kollisionsort bei Beibehaltung seiner Geschwindigkeit nur etwa 3 Minuten benötigte, während andererseits "F[REDACTED]" nicht nur für das Übergehen zur Querfahrt und die Querfahrt selbst, sondern auch für das Aufstrecken seines Schleppzuges eine bestimmte Zeit brauchte. Schließlich wird sich das Berufungsgericht damit auseinandersetzen müssen, daß der Kahn "A[REDACTED]" nach der Beweisaufnahme im Augenblick des Zusammenstoßes anscheinend erst zu 3/4 herum war (Bü[REDACTED]), zur Stromrichtung einen Winkel von 45° bildete (K[REDACTED]); bei einer Länge von 20 m würde das, falls sich der Kopf von "A[REDACTED]" beim Zusammenstoß hinter dem bereits aufgestreckten Boot "F[REDACTED]" befand, bedeuten, daß der Kahn zur Strommitte fast 60 m der Fahrwasserbreite einnahm, unter Zurechnung der Entfernung von 60 m des Kollisionsortes vom rechten Ufer also 120 m der rechten Stromseite versperrt waren. Hieraus könnten Schlüsse für die Lage der Schiffe vor dem Zusammenstoß gezogen werden. Dabei wäre zu berücksichtigen, daß durch das Zurückschlagen und Ankersetzen von "Ri[REDACTED]" vor dem Zusammenstoß eine Fahrtverminderung dieses Schiffes eingetreten ist.

Nach § 49 Nr. 1 ist das Überqueren des Stromes nur erlaubt, wenn dieses Manöver ausgeführt werden kann, ohne daß andere Schiffsfahrzeuge gezwungen sind, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Hierdurch wird (im Gegensatz zu der Regelung beim Aufdrehen, siehe § 46 Nr. 3) der durchgehenden Schifffahrt ein Vorrecht gegenüber den Querfahrern eingeräumt. Die durchgehende Schifffahrt muß zwar auf den Querfahrer Rücksicht und eine geringfügige Fahrtbeeinträchtigung in Kauf nehmen; die Querfahrt darf aber nicht in unzumutbarer Weise zu einer wesentlichen Fahrtbehinderung der durchgehenden Schifffahrt führen

(vgl. Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO § 47 Anm. 4; Wassermeyer S. 225). Handelt es sich um kurze Zeitspannen oder gar, wie es hier möglicherweise der Fall ist, um Bruchteile einer Minute, so hat der Querfahrende zu warten, da solche kurze Zeitspannen die durchgehende Schifffahrt zu schnellen Entschlüssen und zu Überlegungen und Berechnungen nötigen, die objektiv fehlerhaft ausfallen können, ohne daß ein Schuldvorwurf gemacht werden kann. Solche Gefahrenlagen müssen unbedingt vermieden werden.

Selbst wenn die Feststellung des Berufungsgerichts, bei dem erkennbaren Übergang des Schleppzuges zur Querfahrt sofort nach der Hafenausfahrt sei "Ri [REDACTED]" noch 650 m oberhalb gewesen, unbedenklich wäre, könnte die Querfahrt kaum als zulässig erachtet werden. Das in der rechten Fahrwasserhälfte fahrende Motorschiff "Ri [REDACTED]" legte die 650 m in weniger als zwei Minuten zurück, es hätte Berechnungen darüber anstellen müssen, wie weit der 150 m der Fahrwasserbreite in Anspruch nehmende Schleppzug in dieser kurzen Zeit in die rechte Fahrwasserhälfte gelangte, was wieder von den unsicheren Faktoren abhing, mit welcher Geschwindigkeit der Schleppzug fuhr und in welchem Winkel er den Strom überquerte. Dazu kam, daß für die Schiffsführung die Entscheidung der Frage, ob sie vor oder hinter dem querfahrenden Schleppzug den Kurs nehmen sollte, weiterhin möglicherweise dadurch erschwert wurde, daß das Fahrwasser linksseitig durch den 40 bis 50 m von der Mole entfernt stromwärts liegenden Schleppzug "He [REDACTED]" (Zeuge L [REDACTED]) und rechtsseitig weiter stromabwärts durch die abgelegten Kähne von "F [REDACTED]" verengt war. Nur durch ganz erhebliche Fahrtverminderung oder durch Fahrteinstellung hätte dann bei dieser Sachlage "Ri [REDACTED]", falls es aus dieser Entfernung die Querfahrt erkannt hätte, der schwierigen Situation in gefahrvermeidender Weise begegnen können. Das hätte aber "F [REDACTED]" nicht verlangen

dürfen. Der Schleppzug hätte dann die Vorbeifahrt von "Risiko" abwarten müssen oder er hätte weiter zu Tal fahren und mit dem Vorrecht des Aufdrehenden (§ 46 Nr. 3) in engem Drehkreis zu Berg wenden müssen, um dann als Bergfahrer zu seinen rechtsrheinisch liegenden Kähnen zu gelangen, ohne sich treiben zu lassen.

Soweit ausreichende Feststellungen für die Zulässigkeit der Querfahrt nicht getroffen werden können, geht dies zu Lasten des Querfahrers.

5. Ein wenn auch im Verhältnis zu "F[REDACTED]" geringes Verschulden der Schiffsführung von "Ri[REDACTED]" könnte dann in Frage kommen, wenn sie auf das nautisch fehlerhafte Verhalten des Schleppzuges nicht rechtzeitig sachgemäß reagiert hat. Zwar wird noch kein Schuldvorwurf daraus hergeleitet werden können, daß "Ri[REDACTED]" aus der bloßen Abgabe der Backbord-signale von "F[REDACTED]" die Absicht des Schleppzuges, unter Kreuzung des Kurses von "Ri[REDACTED]" stromaufwärts und Steuerbord an Steuerbord an "Ri[REDACTED]" vorbeizufahren, nicht erkannte, da "Ri[REDACTED]" nach der Bedeutung dieses Signals davon ausgehen durfte, daß "F[REDACTED]" talwärts fahren wolle. Wohl aber wird zu prüfen sein, ob nicht, falls "F[REDACTED]" die hellblaue Flagge gesetzt haben sollte, "Ri[REDACTED]" hieraus im Zusammenhang mit den Backbordsignalen Zweifel über das Vorhaben von "F[REDACTED]" hätte bekommen müssen. Wenn die Flagge, wie der Beklagte behauptet, erst gesetzt wurde, als sich "F[REDACTED]" in Strommitte befand, wird allerdings zu prüfen sein, ob "Ri[REDACTED]" zunächst durch Herabminderung oder Einstellung der Fahrt und später gegebenenfalls durch Kursänderung den Unfall noch hätte vermeiden können (vgl. Urteil des OLG Köln vom 20. März 1952 3 U 58/51 in ZfB 1952 S. 166).

III. Die Entscheidung über die Kosten der Revision hängt vom Ausgang der Sache ab und war daher dem Berufungsgericht zu überlassen.

Dr. Nastelski Dr. Nörr Liesecke Dr. Reinicke Hill