

Verkündet am 17. November 1960
Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2131 021

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

In dem Rechtsstreit

1.

2.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

gegen

1.

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

2.

3.

4.

Nebenintervenienten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr.

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 17. November 1960 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr, Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsgerichts - in Köln vom 29. Januar 1959 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der bei der Klägerin versicherte Kahn "R[REDACTED]" (614 to) ist am 3. Dezember 1956 nachmittags vor der Einfahrt in den Rheinpreussen-Hafen von Homberg mit dem Motorschiff "D[REDACTED]" der Beklagten zu 1, dessen Kapitän der Beklagte zu 2) war, zusammengestoßen. Dabei sind der Kahn erheblich, das Motorschiff leicht beschädigt worden. Die Klägerin hat den auf "R[REDACTED]" entstandenen Schaden ersetzt und verlangt nun ihrerseits Ersatz von den Beklagten. Zu dem Unfall ist es auf folgende Weise gekommen: "R[REDACTED]" lag zunächst im Kaiser-Hafen von Duisburg und sollte von dort durch das Boot "W[REDACTED]" der Nebenintervenienten auf kurzem Strang in den Rheinpreussen-Hafen geschleppt werden. Der Kapitän des Bootes wollte nach der Ausfahrt aus dem Hafen zum linksrheinischen Ufer hinübergehen, dort zu Berg wenden, anschließend Boot und Kahn bis auf die Höhe des Rheinpreussen-Hafens sacken lassen und sodann in diesen hineinfahren. Er fuhr zu diesem Zweck nach der Ausfahrt aus dem Hafen vor zwei zu Berg kommenden Schleppzügen ohne Zwischenfall zum linksrheinischen Ufer hinüber. Beim anschließenden Wenden zu Berg über Backbord stießen "R[REDACTED]" und das hinter den Schleppzügen ebenfalls zu Berg fahrende MS "D[REDACTED]" zusammen.

Die Klägerin hat behauptet, der Kapitän des Bootes "W[REDACTED]" habe mehrfach Signal gegeben. Zunächst habe er die Ausfahrt aus dem Hafen in der üblichen Weise angezeigt. Er habe sich weiter mit den Kapitänen der beiden zu Berg fahrenden Schleppzüge über die Art der Begegnung verständigt. Schließlich habe er sein Wenden zu Berg über Backbord durch das vorgeschriebene Signal angekündigt. Auf "D[REDACTED]" habe man alle diese Zeichen nicht beachtet, sondern sei mit hoher Geschwindigkeit den einmal eingeschlagenen Kurs weitergefahren. Hierauf allein sei der Unfall zurückzuführen, durch den auf "R[REDACTED]" ein Schaden von 20.256,14 DM entstanden sei.

Die Beklagten haben die Behauptungen der Klägerin bestritten und ihrerseits vorgetragen, ihr Schiff sei mit mäßiger Geschwindigkeit zu Berg gefahren, um in den Diergardt-Hafen zu gelangen. Vor dem Rheinpreussen-Hafen seien plötzlich "W" und "R" zu Tal gekommen. Das Boot habe versucht, ohne irgendein Signal zu geben, kurz vor "D" in den Hafen hineinzudrehen. Der Beklagte zu 2) habe sofort, nachdem er das Manöver von "W" erkannt habe, die Maschine gestoppt und sei anschließend mit vollen Touren rückwärts gegangen. Trotzdem sei ein Zusammenstoß mit dem querliegenden Kahn "R" nicht zu vermeiden gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort hat die Klage abgewiesen. Für die Klägerin haben die Nebenintervenienten Berufung eingelegt, die Klägerin ist ihren Berufungsanträgen beigetreten. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils. Die Klägerin und die Nebenintervenientin bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

A.

I. Das Berufungsgericht legt zunächst dar, daß man auf "D" unaufmerksam gewesen sein müsse, da man keine Schallzeichen vom Boot "W" gehört habe, obwohl "W" solche bereits bei der Begegnung mit den beiden zu Berg fahrenden Schleppzügen und auch vor seinem Wenden zu Berg gegeben habe. Das Berufungsgericht trifft sodann im Gegensatz zum Erstrichter die Feststellung, der Kapitän von "W" habe, bevor er mit dem entscheidenden Wenden über backbord begonnen habe, das Schallzeichen



lang kurz kurz, also das in § 46 Nr.2 RhSchPVO vorgeschriebene Signal für das Aufdrehen über Backbord, gegeben. Auch dieses Zeichen, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, habe man auf "D[REDACTED]" nicht gehört, obwohl die am späteren Unfall beteiligten Schiffe in diesem Zeitpunkt nur 75 - 80 m voneinander entfernt gewesen wären. Die gleiche Unaufmerksamkeit werde auch durch die Behauptung der Beklagten deutlich, die dahin gehe, "W[REDACTED]" sei mit "R[REDACTED]" plötzlich zu Tal gekommen, als ihr eigenes Schiff vor der Einfahrt des Rheinpreussen-Hafens gewesen sei. Die aus diesem Vortrag sprechende Überraschung auf "D[REDACTED]" über das Auftauchen des Talzuges sei ebenfalls mit einer aufmerksamen Beobachtung im Revier nicht vereinbar. Bevor der Talzug nämlich in die Nähe des Rheinpreussen-Hafens gelangt sei, sei er bereits aus dem Hafenmund des Duisburger Hafens ausgefahren gewesen und habe vor zwei zu Berg fahrenden Schleppzügen eine schräge Fahrt zum linksrheinischen Ufer durchgeführt gehabt. Alles dieses müsse der Kapitän von "D[REDACTED]" nicht gesehen haben, wenn seine Überraschung über das Auftauchen von "W[REDACTED]" und "R[REDACTED]" verständlich sein solle. Von Interesse in diesem Zusammenhang sei auch die Aussage des Steuermanns N[REDACTED] von "D[REDACTED]". Dieser habe von seinem Vorschrift aus "W[REDACTED]" und "R[REDACTED]" in einer Entfernung von etwa 150 m zum linksrheinischen Ufer fahren sehen. Er habe weiter beobachtet, daß beide immer mehr auf "D[REDACTED]" zugekommen seien und dwars zum Strom hin nach linksrheinisch gezogen hätten. Trotz dieser Beobachtung habe N[REDACTED] seinen Kapitän nicht gewahrschaut. Diesem wiederum seien die ganzen Vorgänge entgangen, so daß er, wie sein Bericht zeige, den Talzug plötzlich 30 - 35 m vor sich gesehen habe. Das geschilderte Gesamtverhalten bedeute einen Verstoß gegen § 4 RhSchPVO. Bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte der Kapitän von "D[REDACTED]" den Schleppzug "W[REDACTED]" so rechtzeitig sehen können, daß es möglich gewesen wäre, vor ihm nach

Backbord auszuweichen. Dafür spreche insbesondere, daß N. den Talzug in einer zur Durchführung dieses Manövers ausreichenden Entfernung von etwa 150 m zuerst gesehen habe. Hätte der Kapitän von "D." den Talzug rechtzeitig wahrgenommen, so wäre auch dessen Absicht, in den Rheinpreussen-Hafen einzufahren, schon früher erkennbar gewesen. Die Fahrweise des "W."-Schleppzuges sei auf der Reede von Duisburg nicht ungewöhnlich. Dem Kapitän von "D." hätte bei gehöriger Aufmerksamkeit die beabsichtigte Einfahrt des Talzuges in den Rheinpreussen-Hafen so rechtzeitig klar werden müssen, daß er leicht seinen Kurs entsprechend nach Backbord hätte verlegen und so den Unfall hätte verhindern können.

II. 1. Im angefochtenen Urteil wird dem Beklagten zu 2) vorgeworfen, er habe die Ausfahrt des Talzuges aus dem Duisburger Hafen und die Schrägfahrt des Talzuges vor zwei zu Berg fahrenden Schleppzügen nicht gesehen. Mit Recht rügt die Revision, der Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 8. Dezember 1958 S. 2 (GA 73) sei übergangen, wonach die beiden Schleppzüge dem Beklagten zu 2) die Sicht genommen hätten. Im übrigen ist diese Frage auch ohne Bedeutung, da, wie noch auszuführen sein wird, für die Verschuldensfrage es nicht entscheidend darauf ankommt, ob dem Beklagten zu 2) die Absicht des Talzuges, in den Rheinpreussen-Hafen einzufahren, frühzeitig erkennbar war.

2. Das Berufungsgericht hat weiter den Vortrag der Beklagten über den Zeitpunkt, in dem er den Talzug zuerst gesichtet hatte, nicht richtig verstanden, wobei zuzugeben ist, daß sich die Beklagten in der Klagebeantwortung mißverständlich ausgedrückt haben. Der Vortrag der Beklagten gründet sich auf den Havarie-Bericht des beklagten Schiffführers von "D.", auf den sich das angefochtene Urteil stützt. Dort ist ausgeführt:

"... An der Mündung von Hafen Rheinpreussen kam Hafenboot "W[REDACTED]" im Anhang Kahn "R[REDACTED]" talwärts. MS D[REDACTED] war direkt vor der Mündung von Hafen Rheinpreussen.. da drehte Boot W[REDACTED] ohne irgend ein Signal zu geben nach der Hafenmündung hin mit dem Kahn auf und zog den Kahn in den Kurs von D[REDACTED]. Als MS D[REDACTED] das Manöver vom Boot W[REDACTED] sah, stoppte er sofort die Maschine und ging auf volle Touren rückwärts... Schuld an dieser Havarie trägt Boot W[REDACTED], als er das Manöver zum drehen ansetzte gab er kein Signal und ca 30 - 35 m vor dem zu bergwärts fahrenden M.S. D[REDACTED]..."

Die Ausführungen des Berufungsgerichts, der Kapitän von "D[REDACTED]" habe ~~wie~~ sein Bericht zeige, den Talzug plötzlich 30 - 35 m vor sich gesehen, finden in diesem Bericht keine Stütze. Aus dem Bericht geht hervor, daß der Kapitän den "W[REDACTED]"-Schleppzug bereits talwärts habe fahren sehen, daß jedoch der Schleppzug erst in einer Entfernung von 30 - 35 m vor "D[REDACTED]" zum Drehen angesetzt habe. Das "Plötzlich" beruhte also nicht in dem Sichtbarwerden des Talzuges (wie dies durch falsche Wortstellung in der Klagebeantwortung mißverständlich ausgedrückt, jedoch durch den Havariebericht eindeutig klargestellt ist), sondern in dem Drehen des bisher talwärts fahrenden "W[REDACTED]"-Schleppers. Der gegen den Beklagten zu 2) erhobene Vorwurf, er habe mangels Aufmerksamkeit den Talzug, nachdem dieser die Bergschleppzüge passiert hatte, zu spät gesehen, kann daher nicht auf seinen, des Beklagten zu 2) Bericht gestützt werden. Auch im übrigen sind keine Anhaltspunkte für eine solche Unaufmerksamkeit gegeben.

3. Für die Annahme, der Beklagte zu 2) habe nach Abgabe des Aufdrehsignals bzw. nach Wendebeginn des "W[REDACTED]"-Schleppzuges schuldhaft nautische Fehler gemacht, reichen die Feststellungen im angefochtenen Urteil nicht aus. Daß dieser Schleppzug bis zum Augenblick des "entscheidenden Wendens zu Berg", das nach dem Aufdrehsignal begann (Berufungsurteil S.8), talwärts fuhr, stellt das Berufungsgericht fest, indem es von einer "schrägen

Fahrt zum linksrheinischen Ufer" (ob dies im Rechts-sinn bereits als Querfahrt anzusehen ist, ist in diesem Zusammenhang unerheblich) spricht und den "W[REDACTED]"-Schleppzug wiederholt als Talzug bezeichnet. Talwärts, wenn auch mit Richtung nach linksrheinisch hin, fuhr "W[REDACTED]" auch nach der Aussage des Steuermanns Neubauer, als dieser ihn in einer Entfernung von etwa 150 m, aber mehr rechtsrheinisch, mit seinem Anhang kommen sah. Seine im angefochtenen Urteil wiedergegebene Bekundung, daß der Schleppzug "W[REDACTED]" dwards zum Strom hin nach linksrheinisch gefahren sei, bezog sich auf einen späteren Zeitpunkt, nämlich auf den Zeitpunkt kurz vor dem Stoppen von "D[REDACTED]". Das Berufungsgericht stellt fest, daß "W[REDACTED]" das Signal zum Wenden über Backbord in einer Entfernung von 75 - 80 m gegeben habe; erst danach habe "W[REDACTED]" mit dem entscheidenden Wenden über backbord begonnen. Das Backbordaufdrehsignal besteht aus einem langen und zwei kurzen Tönen (§ 46 Nr.2). Ein langer Ton hat eine Dauer von vier bis sechs Sekunden, ein kurzer eine solche von etwa einer Sekunde (§ 1 Buchst. o), die Pause zwischen den einzelnen muß etwa eine Sekunde betragen (§ 23 Nr.2). Die Signalabgabe benötigt daher einen Zeitraum von insgesamt acht bis zehn Sekunden. Ob sich die angegebene Entfernung von 75 - 80 m auf den Zeitpunkt des Beginns oder des Endes des Signals bezieht, stellt das Berufungsgericht nicht fest. Dem Beklagten konnte die Absicht des Talzugs, über Backbord aufzudrehen, erst nach Abgabe des letzten Signaltons erkennbar sein, was für sein mögliches Ausweichmanöver nach Steuerbord oder Backbord von Bedeutung ist. Mit welcher Geschwindigkeit "D[REDACTED]" und der Talzug fuhren, stellt das Berufungsgericht ebenfalls nicht fest. Die Entfernung zwischen den beiden Schiffen kürzte sich ständig nicht nur durch die Bergfahrt von "D[REDACTED]", sondern auch durch die schräge Talfahrt des "W[REDACTED]"-Schleppzuges. Nimmt

man nun hinzu, daß zur Abgabe des Schallzeichens ca. 9 Sekunden benötigt wurden, so verkürzt sich möglicherweise der Abstand, in dem "W[REDACTED]" mit dem "entscheidenden Wenden zu Berg über Backbord" begann, auf eine erheblich geringere Entfernung als 75 - 80 m, wofür auch spricht, daß der Steven von "D[REDACTED]" gegen das erste Drittel von "R[REDACTED]" anstieß; dieser Kahn hatte zudem nach der Aussage des Zeugen H[REDACTED] (GA 36) beim Zusammenstoß den Kopf noch nach unterstrom gerichtet.

Aber selbst wenn das Berufungsgericht trotz der dagegen sprechenden Bedenken in näher zu begründender Darlegung zu der Feststellung kommen sollte, daß "W[REDACTED]" am Ende der Signalabgabe oder bei Beginn seines Wendemanövers einen Abstand von 75 - 80 m gehabt haben sollte, so genügt das allein noch nicht zur Annahme eines den Beklagten zu 2) treffenden Verschuldens. Das Berufungsgericht hat selbst in seinem Urteil im Parallelprozeß 3 U 133/58 S.10 ausgeführt, eine solche Entfernung habe das Wendemanöver nicht mehr erlaubt, dieses stelle einen klaren Verstoß gegen "§ 46 Abs.1 RhSchPVO" dar. Bei der Prüfung des Verschuldens des Beklagten zu 2) wird sich das Berufungsgericht nach Feststellung der Geschwindigkeit der beteiligten Fahrzeuge, des Winkels der Schrägfahrt des Talzugs vor dem Wendebeginn und des seitlichen Abstandes des Talzuges von der gedachten Verlängerungslinie des von "D[REDACTED]" eingehaltenen Kurses darüber Klarheit verschaffen müssen, wieviele Sekunden dem Beklagten zu 2) für sein Ausweich- oder Stoppmanöver zur Verfügung standen und wie sich ein solches Manöver in dem kurzen zur Verfügung stehenden Zeitraum ausgewirkt hätte. Bei dieser Sachlage wird vom Berufungsgericht zu prüfen sein, ob sich nicht die Anhörung eines Sachverständigen empfiehlt. Auch wird sich das Berufungsgericht ggf. mit den Grundsätzen der Rechtsprechung über das Manöver des letzten Augenblicks auseinandersetzen müssen.

4. Nun meint allerdings das Berufungsgericht, der beklagte Schiffsführer hätte bei genügender Aufmerksamkeit aus der auf der Reede von Duisburg nicht ungewöhnlichen Fahrweise des "W[REDACTED]"-Schleppzuges dessen Absicht, in den Rheinpreussen-Hafen von Homberg einzufahren, schon früher erkennen müssen. Das mag richtig sein. Eine andere Frage ist aber, ob der Kapitän von "D[REDACTED]" damit rechnen mußte, daß der "W[REDACTED]"-Schleppzug vor ihm das "entscheidende Wenden zu Berg über Backbord" unternehmen würde. Dafür geben die Feststellungen des Berufungsgerichts keine genügenden Anhaltspunkte. "D[REDACTED]" war Bergfahrer und hatte nach § 38 Nr.1 das Recht, dem zu Tal kommenden "W[REDACTED]"-Schleppzug den Weg zu weisen. Da "D[REDACTED]" kein Signal zur Begegnung Steuerbord an Steuerbord gab, mußte "W[REDACTED]" an seiner Backbordseite vorbei fahren (§ 38 Nr.2). "D[REDACTED]" konnte trotz der Schrägfahrt von "W[REDACTED]" bis zum Ende des etwa abgegebenen Wendesignals bzw. bis zum Wendebeginn darauf vertrauen, daß "W[REDACTED]" dieser Verkehrspflicht genügen würde. Dies gilt entsprechend auch dann, wenn die Schrägfahrt des "W[REDACTED]"-Schleppzuges als Quersfahrt beurteilt wird (§ 49), zumal "W[REDACTED]" das Schallzeichen kurz kurz nicht gegeben hat.

5. Die Revision rügt weiter, daß das Berufungsgericht seine Feststellung über die Abgabe des Backbord-Aufdrehsignals auf den Bericht des Schiffers van M[REDACTED] vom Kahn "R[REDACTED]" gestützt habe, der allein ein solches Signal bekundet hat (der Zeuge H[REDACTED] hat angegeben, es sei lang, kurz, also Steuerbord-Aufdrehsignal gegeben worden; der Kapitän I[REDACTED] hat überhaupt kein weiteres Signal gehört; die Nebenintervenienten haben im Schriftsatz vom 21. Juni 1957 behauptet, "W[REDACTED]" habe vor dem Aufdrehen dem MS "D[REDACTED]" zweimal Signal zur Begegnung Steuerbord^{auf} Steuerbord, also kurz, kurz gegeben). Diese Rüge ist nicht begründet. Van M[REDACTED] hat seinen Be-

richt unmittelbar nach dem Unfall erstattet. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, der gegen diesen Schiffer im Parallelprozeß erhobene Schuldvorwurf (s. darüber unter B) sei vom Rheinschiffahrtsgericht zutreffend zurückgewiesen worden, "van M. konnte also von Anfang an davon ausgehen, daß ihn keine Schuld treffe". Das Wort "also" im angefochtenen Urteil ist mißverständlich. Selbstverständlich konnte der Schiffer bei Erstattung seines Berichtes nicht wissen, daß das Rheinschiffahrtsgericht später seine Schuld verneinen würde. Das Berufungsgericht wollte aber damit offensichtlich sagen, der Schiffer sei von Anfang an von seiner Schuldlosigkeit ausgegangen und die Richtigkeit seiner Auffassung sei auch später durch das Gericht bestätigt worden. Damit konnte das Berufungsgericht seine Überzeugung von der Glaubwürdigkeit des Schiffers begründen. Wenn es trotz der sehr widerspruchsvollen Angaben über die Abgabe oder Nichtabgabe eines solchen Signals glaubte, seine Überzeugung auf den Bericht des Schiffers van M. stützen zu können, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

B.

Die Revision wendet sich schließlich dagegen, daß das Berufungsgericht ein Verschulden der Besatzung von "R." verneint und deshalb § 736 HGB nicht angewendet habe. Die Revision meint, das gesamte vom "W."-Schleppzug durchgeführte oder beabsichtigte Manöver - Schrägfahrt über den belebten Strom, Aufdrehen zu Berg, sich Sack lassen - sei gefährlich gewesen. Die Besatzung von "R." hätte sich dagegen wenden müssen. Dieser Revisionsangriff kann keinen Erfolg haben. Das Berufungsgericht brauchte sich im einzelnen mit der zunächst behaupteten Schuld der Besatzung von "R." nicht zu befassen, da nach seiner Feststellung die Schuldlosigkeit dieser Be-

satzung später nicht mehr streitig war. Die von der Beklagten vorgetragenen Tatsachen lassen auch tatsächlich keinen Schluß auf ein solches Verschulden zu. Es mag sein, daß die ganze Fahrweise des "W [REDACTED]"-Zuges schon in ihrer Anlage verkehrt war. Es handelt sich dabei jedoch um navigatorische Ermessensfragen der Schleppzugführung, bei denen eine Prüfungs- und Hinweispflicht des Führers des geschleppten Kahn es grundsätzlich nicht besteht.

C.

Das Berufungsurteil ist daher aufzuheben, damit das Berufungsgericht die nach A erforderlichen Feststellungen treffen kann. Soweit solche nicht möglich sind, muß die Entscheidung zuungunsten der beweispflichtigen Klägerin fallen.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision wird dem Berufungsgericht übertragen.

Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Hill