

Verkündet
am 1. Februar 1962
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2143 073

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

In dem Rechtsstreit

1. der Firma Gebrüder P [REDACTED],
2. des Schiffers H. A. Ho [REDACTED] in Ro [REDACTED],
Ad [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die N.V. Ex [REDACTED] Mij. "I [REDACTED]" in Ro [REDACTED],
We [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. den Kapitän Johannes de V [REDACTED] vom Schleppboot "E [REDACTED]"
in D [REDACTED],

Nebenintervenient,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 1. Februar 1962 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager
und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 10. März 1960 wird

mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der Beklagten auch die Kosten der Nebenintervention des zweiten Rechtszuges auferlegt werden.

Die Kosten des dritten Rechtszuges einschließlich der Kosten der Nebenintervention haben die Beklagten als Gesamtschuldner zu tragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Tankleichters "A [REDACTED]" (670 t, ca. 52 m lang). Sie macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 7.399,25 hfl. nebst Zinsen geltend wegen eines Schadens, der ihr nach ihrer Behauptung infolge einer am 19. Dezember 1957 auf der Du [REDACTED] Reede bei Stromkilometer [REDACTED] erfolgten Kollision des Kahns mit dem der Beklagten zu 1 gehörigen, von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten MS "St. R [REDACTED]" (464 t, 225 PS, 47 m lang, 5,10 m breit) entstanden ist. "A [REDACTED]" befand sich auf langem Strang im Anhang des dem Nebenintervenienten gehörigen und von ihm geführten Schleppbootes "E [REDACTED]" (21 t, 250 PS) auf der Bergfahrt und sollte auf die Seite der an der Unfallstelle linksrheinisch vor Anker liegenden Motor-tankschiffe "C [REDACTED]" und "H [REDACTED]" abgelegt werden. "St. R [REDACTED]" kam ebenfalls zu Berg und stieß kurz vor den Ankerliegern mit seinem Backbordklippanker gegen das Steuerbord-Achterschiff des auf seiner Backbordseite fahrenden Tankleichters. Beide Fahrzeuge wurden dabei beschädigt.

Die Klägerin macht den Beklagten zu 2 für den Unfall verantwortlich. Sie behauptet, der Schleppzug habe, zunächst rechtsrheinisch fahrend, schon bei Stromkilometer [REDACTED] das auf der linken Rheinseite befindliche MS "St. R [REDACTED]" überholt. Während er dann den Übergang zur linken Seite gemacht habe, sei "St. R [REDACTED]" wieder aufgekommen. Deshalb habe der Matrose des Tankleichters den Beklagten zu 2 gewahrschaut, "A [REDACTED]" wolle vor Anker gehen. Anschließend sei die Flagge auf "A [REDACTED]" auf Halbstock gesetzt worden. Daraufhin habe man auf "St. R [REDACTED]" zurückgeschlagen. Infolgedessen sei das Motorschiff etwas nach Steuerbord verfallen, habe dann aber

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](#)

hart Kurs nach Backbord genommen, um das Achterschiff des Tankleichters "A[REDACTED]" zu umfahren. Bei diesem Manöver habe der Beklagte zu 2 wohl die Fahrtgeschwindigkeit nicht richtig eingeschätzt und sei deshalb gegen den Kahn geraten.

Auf Streitverkündung der Klägerin ist ihr der Nebenintervenient beigetreten.

Die Beklagten bestreiten ein fehlerhaftes Verhalten des MS "St. R[REDACTED]" und behaupten, der Schleppzug habe "St. R[REDACTED]" erst kurz vor dem Seitenwechsel zu überholen begonnen. Beim Überqueren des Schleppzugs vom rechten zum linken Rheinufer sei der Überholvorgang noch nicht beendet gewesen. Vielmehr habe sich "A[REDACTED]" mit dem MS "St. R[REDACTED]" auf gleicher Höhe befunden. Plötzlich habe man auf "A[REDACTED]" die Fahrtflagge auf Halbstock gezogen. Im gleichen Augenblick habe dann der Schiffsführer von "A[REDACTED]" hart beigelegt, so daß der Kahn in den Kurs von MS "St. R[REDACTED]" geraten sei. Das habe zur Folge gehabt, daß man auf "St. R[REDACTED]" die Fahrt unvermittelt habe abstoppen müssen, um nicht einerseits gegen "A[REDACTED]" und andererseits gegen die vor Anker liegenden Fahrzeuge zu geraten. Man habe auf "St. R[REDACTED]" die Maschine zurücklaufen lassen, worauf das Fahrzeug etwas verfallen sei. Das wiederum habe zur Folge gehabt, daß MS "St. R[REDACTED]" mit dem Backbordschiff gegen die Steuerbordseite von "A[REDACTED]" in Höhe der Wohnung gekommen sei. "E[REDACTED]" habe während der Überholung keine Überholflagge gesetzt und auch kein Zeichen zur Überholung gegeben.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde

nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin und der Nebenintervenient bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das ursächliche Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Zusammenstoß ist im angefochtenen Urteil ohne Rechtsverstoß bejaht. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß "St. R.", nachdem der "E"-Schleppzug vom rechten zum linken Ufer hinübergewechselt war, noch mindestens 600 m neben "A" vollan weitergefahren ist. Hierdurch hat der Beklagte zu 2 gegen die zwingende Vorschrift des § 44 Nr. 1 RhSchPolVO verstoßen, wonach Fahrzeuge, die von einem Schleppzug überholt werden, während des Überholens ihre Geschwindigkeit vermindern müssen. Bei dieser Sachlage bedarf es keiner Prüfung der von der Revision aufgeworfenen Frage, ob § 44 Nr. 1 auf solche Überholvorgänge anzuwenden ist, bei denen die Überholung auf dem gegenüberliegenden Ufer beginnt und mit einer Stromüberquerung durch den Überholenden verbunden ist. Denn wenn nach vollzogenem Uferwechsel ein Schleppzug noch in der Überholung eines Fahrzeuges begriffen ist, dann hat dieses jedenfalls die Verpflichtung zur Fahrtverminderung. Es kann auch kein Zweifel darüber bestehen, daß das verkehrswidrige Verhalten des Beklagten zu 2 für den Unfall ursächlich war, in dem er sich, wie das Berufungsgericht es ausdrückt, durch seine unzulässige Fahrweise selbst in die Klemme gebracht hat. Hätte der Beklagte rechtzeitig

seine Fahrt vermindert, so wäre er, schon bevor der Schleppzug langsam tat, hinter "A [REDACTED]" zurückgeblieben und hätte dann seinerseits nach der Fahrtverminderung des Schleppzuges den Kahn "A [REDACTED]" an Backbord überholen und dadurch die Behinderung seiner eigenen Fahrt durch die Ankerlieger "C [REDACTED]" und "H [REDACTED]" vermeiden können.

II. Ein Mitverschulden der Schiffsführung von "A [REDACTED]"
hat das Berufungsgericht ebenfalls ohne Rechtsverstoß verneint.

1. Ein solches Mitverschulden, für das die Beklagten beweispflichtig sind, könnte vorliegen, wenn "A [REDACTED]" den Kurs von "St. R [REDACTED]" geschnitten hätte. Denn in einer solchen Kreuzung des Kurses würde eine (teilweise) Überquerung des Stromes liegen, die nach §§ 49, 47 dann nicht erlaubt ist, wenn ein anderes Fahrzeug gezwungen wird, unvermittelt seine Geschwindigkeit zu vermindern (Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen II, RhSchPolVO § 49 Anm. 1). Eine verbotene Stromüberquerung liegt nicht darin, daß der Schleppzug den Übergang zum linken Ufer machte. Denn hierdurch wurde "St. R [REDACTED]" in ihrer Fahrt in keiner Weise berührt. Sie könnte nur darin liegen, daß "A [REDACTED]" nach vollzogenem Übergang im Laufe des sich auf lange Strecke hinziehenden Nebeneinanderfahrens den Kurs von "St. R [REDACTED]" gekreuzt hätte. Schon das Rheinschiffahrtsgericht ist aber zu der Überzeugung gekommen, daß der Beweis hierfür von den Beklagten nicht geführt worden ist. Darauf hat das Berufungsgericht im Tatbestand seines Urteils ausdrücklich hingewiesen; es hat sich offensichtlich dieser Ansicht angeschlossen, wenn es der Schiffsführung von "St. R [REDACTED]" vorwirft, sie sei noch

mindestens 600 m neben "A[REDACTED]" vollan weitergefahren, obwohl man sich den bis zu 50 - 60 m weit im Strom vor Anker liegenden Schiffen "C[REDACTED]" und "H[REDACTED]" genähert habe und daher immer weniger Platz für "St. R[REDACTED]" geblieben sei. Die Revision führt selbst aus, es sei unstreitig, daß "St. R[REDACTED]" Kurs auf die beiden Ankerlieger genommen habe. Dann war aber die Lage so, daß, wie das Rheinschiffahrtsgericht ausführt, einer gestreckten Weiterfahrt von "St. R[REDACTED]" die Ankerlieger im Wege standen. Demnach hätte "St. R[REDACTED]", um nicht gegen die Ankerlieger zu geraten, bei Fortsetzung seiner Fahrt Kursänderung nach Backbord nehmen müssen und wäre damit in den Kurs des Kahn "A[REDACTED]" gekommen, der seinem Schleppboot folgte, das nach der Feststellung des Berufungsgerichts die Ankerlieger in ganz geringem seitlichem Abstand passiert hatte. Eine Kursänderung von "A[REDACTED]" beim Überholen, während des Nebeneinanderfahrens auf langer Strecke, ist demnach von den Beklagten nicht bewiesen worden. Selbst wenn "A[REDACTED]" während des Nebeneinanderfahrens den Abstand zu "St. R[REDACTED]" etwas verringert haben sollte, würde darin kein Verstoß gegen § 37 Nr. 2 liegen, da diese Verringerung jedenfalls nicht in dem Maße erfolgt ist, daß hierdurch die Gefahr eines Zusammenstoßes mit "St. R[REDACTED]" herbeigeführt worden wäre. Diese Gefahr entstand erst dadurch, daß der Kahn "St. R[REDACTED]", weil er seine Fahrt nicht verminderte, bei Weiterfahrt in gestreckter Lage gegen die Ankerlieger gekommen wäre, deshalb zurückschlagen mußte und, sei es durch das Zurückschlagen, sei es durch das darauf erfolgte erneute Vorausschlagen (Berufungsurteil S. 10), in den Kurs von "A[REDACTED]" geriet.

2. Die Revision will der Schiffsführung von "A[REDACTED]"

weiter zur Schuld anrechnen, daß sie die Fahrt verlangsamt habe, obwohl der Überholvorgang noch nicht vollständig beendet gewesen sei, da sich das Achterschiff von "A [REDACTED]" im Zeitpunkt der Fahrtherabsetzung noch in Höhe des Vorder- schiffs von "St. R [REDACTED]" befunden habe. Auch damit kann die Revision nicht durchdringen. Zwar kann die Klägerin nicht mit ihrem Vorbringen gehört werden, daß der Kahn "A [REDACTED]" in seiner Vorausbewegung von seinem Schleppboot abhängig gewesen sei; denn die Kahnführung hat dadurch, daß sie die Flagge auf Halbmast setzte, selbst von ihrem Boot die Fahrt- vermindering verlangt (§ 58 Nr. 3). Die Fahrtherabsetzung war aber unter den gegebenen Umständen zulässig. Die Schiffs- führung von "St. R [REDACTED]" hat durch ihr eigenes verkehrswidri- ges Verhalten bewirkt, daß die Überholung noch nicht been- det und ihr daher der Kurs nach Backbord versperrt war. Die Berufung der Beklagten hierauf verstößt gegen Treu und Glau- ben, da sie der Schiffsführung von "A [REDACTED]" die Folgen des eigenen gesetzeswidrigen Verhaltens des Beklagten zu 2 an- lasten will. Immerhin könnte noch ein geringer Schuldvorwurf gegen die Schiffsführung von "A [REDACTED]" gerechtfertigt sein, wenn sie nicht die zur Verhütung des Zusammenstoßes geeig- neten Maßnahmen ergriffen hätte, obwohl sie dazu in der Lage gewesen wäre und sie damit hätte rechnen müssen, daß der Beklagte zu 2 sein verkehrswidriges Verhalten fortsetzen würde. Aber auch in dieser Richtung kann nach der Sachlage der Schiffsführung von "A [REDACTED]" kein Schuldvorwurf gemacht werden. Im angefochtenen Urteil wird zugunsten der Beklagten unterstellt (Urteil S. 8), daß die Wahrschau von "A [REDACTED]" an "St. R [REDACTED]", das Heruntersetzen der Fahrtflagge auf dem Kahn und die entsprechende Fahrtverminderung des Schleppbootes praktisch gleichzeitig erfolgt seien. Der Beklagte zu 2 hat

bei seiner richterlichen Zeugenvernehmung im Strafverfahren gegen den Schiffsführer von "A [REDACTED]" selbst zugegeben, daß er das Herabsetzen der Fahrtflagge auf Halbstock wahrgenommen habe. Dann durfte aber die Schiffsführung von "A [REDACTED]", zumal vom Kahn gleichzeitig an "St. R [REDACTED]" gewahrschaut worden war, damit rechnen, daß der Beklagte zu 2 jetzt endlich, um den Folgen seines verkehrswidrigen Verhaltens zu entgehen, die Fahrt nicht nur sofort vermindern, sondern stoppen würde, so daß er hinter "A [REDACTED]" zurückgeblieben wäre, da der Kahn weiterhin Vorauszug hatte. Nicht dagegen brauchte die Schiffsführung von "A [REDACTED]" damit zu rechnen, daß der Beklagte zu 2, wie das Berufungsgericht ausführt, auch noch nach der Wahrschau den Versuch, die Durchfahrt zu erzwingen, nicht sogleich aufgeben, sondern erst im letzten Augenblick zurückschlagen würde. Im angefochtenen Urteil wird darauf hingewiesen, daß darüberhinaus sehr viel dafür spreche, daß sich der Beklagte zu 2 bei dem Versuch, nach dem Zurückschlagen durch erneutes Vorausschlagen möglichst schnell nach Backbord hinter dem Heck von "A [REDACTED]" vorbeizugelangen, einfach verschätzt und dadurch den Zusammenstoß herbeigeführt habe. Jedenfalls hat das Berufungsgericht bei dieser Sachlage ohne Rechtsirrtum angenommen, daß die Beklagten den Beweis eines Mitverschuldens der Schiffsführung von "A [REDACTED]" nicht geführt haben.

3. Damit ist auch der Rüge der Revision, der Schleppzug habe durch Unterlassen von Signalabgabe den Unfall mitverschuldet, der Boden entzogen. Inwieweit das Schleppboot zu einer Signalabgabe verpflichtet gewesen wäre, kann hier unerörtert bleiben, da der Anhangkahn für etwaige Pflichtverletzungen des Schleppführers nicht einzustehen hat. Eine Signal-

gebung wegen Kursänderung des Schleppzuges kam nicht in Frage, da dessen Kurs während des Nebeneinanderfahrens nicht geändert worden, jedenfalls eine Änderung nicht bewiesen ist. Durch Wahrschau spätestens im Augenblick der Fahrtverminderung hat die Kahnbesetzung rechtzeitig den Beklagten zu 2 über die Absichten des Schleppzuges unterrichtet; jedenfalls ist, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei festgestellt hat, das Gegenteil nicht bewiesen. Wenn der Beklagte zu 2 dieser Wahrschau nicht sofort Folge leistete, so geht das zu Lasten der Beklagten.

III. Hiernach ist die Revision unbegründet. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke