

Verkündet
am 12. Dezember 1960
Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1.

2.

3.

gegen

1.

2.

3.

Widerbeklagten,
zu 1 - 3: Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 12. Dezember 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Dr. Haager und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revisionen gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schiffahrtsobergerichts - in Hamm (Westf.) vom 23. Januar 1959 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden der Revisionsklägerin zu 1 zu 1/8 und den Revisionsklägern zu 2 und 3 als Gesamtschuldnern zu 7/8 auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 2. Februar 1957 vormittags gegen 6.30 Uhr fuhr bei Dunkelheit, aber sichtigem Wetter, auf dem Mittellandkanal bei Venne das Motorgüterschiff "O [REDACTED]" mit seinem Steuerbordvorschiff gegen den Steuerbordbug des stillliegenden Motorgüterschiffs "A [REDACTED]". Der Schiffsversicherungsverein (Kläger) hat als Rechtsnachfolger des Schiffseigners von "A [REDACTED]" den diesem entstandenen Schaden in Höhe von angeblich 10.093,95 DM gegen den Schiffseigner (dinglich und gemäß § 114 BSchG persönlich haftend) und den Schiffsführer von "O [REDACTED]" (Beklagte) geltend gemacht. Die M [REDACTED] Versicherungsgesellschaft hat als Rechtsnachfolgerin des Schiffseigners von "O [REDACTED]" den diesem entstandenen Schaden in Höhe von angeblich 1.513,05 DM von dem Schiffseigner und dem Schiffsführer des MS "A [REDACTED]" ersetzt verlangt. Beide Prozesse sind in erster Instanz verbunden worden, so daß die Mannheimer Versicherungsgesellschaft als Widerklägerin und Schiffseigner und Schiffsführer von "A [REDACTED]" als Widerbeklagte zu bezeichnen sind.

"A [REDACTED]" - 67 m lang und 8,20 m breit - hatte auf der Fahrt von Westen nach Osten am 1. Februar 1957 gegen 19 Uhr bei km 44,5 an der sich an der Nordseite des Kanals von km 43,975 bis km 44,765 hinziehenden Liegestelle, die durch Tafeln kenntlich gemacht ist, an der Innenseite einer leichten Kanalkrümmung festgemacht. Es herrschte heftiger Südwind, der im Laufe der Nacht abflaute. Vom Bug des Schiffes war eine Leine zum dritten Poller, 110 m westlich der bei km 44,672 befindlichen Brücke Nr. 41 gelegt; auch der Mittel- und Heckpoller des Schiffes waren durch Leinen mit dem Land verbunden. Das Schiff hatte vorne 1,20 m, hinten 1,60 m Tiefgang. Auf der Steuerbordseite im letzten Drittel des Schiffes



war eine Ankerlaterne etwa 4 m über dem Wasserspiegel gesetzt.

MS "O [REDACTED]" - 46,6 m lang und 6,6 m breit, unbeladen - hatte östlich der Brücke 41 bei km 47 übernachtet. Etwa um 6.15 Uhr früh legte es ab und fuhr in westlicher Richtung, ohne den vorhandenen Scheinwerfer zu benutzen. An Bord stand der Matrose K [REDACTED] als Ausguck, etwa 3 - 4 m vor dem mittschiffs befindlichen Ruderhaus. Er sowohl als auch sein Schiffsführer hatten, als sie die Laterne der stillliegenden "A [REDACTED]" sahen, geglaubt, dieses Schiff liege am Südufer. Der Schiffsführer von "O [REDACTED]" hatte daher Steuerbordruder gegeben, so daß es zum Zusammenstoß kam.

Die Partei "A [REDACTED]" meint, die Besatzung von "O [REDACTED]" treffe allein das Verschulden an dem Zusammenstoß, da sie zu schnell und ohne Scheinwerfer gefahren und der Ausguck nicht vorne gestanden sei. Die Partei "O [REDACTED]" sieht das Verschulden allein auf Seiten der Besatzung von "A [REDACTED]"; "A [REDACTED]" hätte nur auf der rechten Seite ihrer Fahrtrichtung, also am Südufer, übernachten dürfen; das Schiff habe mit seinem Heck bis über die Mitte des Fahrwassers gelegen und sei nicht vorschriftsmäßig beleuchtet gewesen; auch hätte das Schiff bis zum Ende des Liegeplatzes vorgezogen werden müssen.

Schiffahrtsgericht und Schiffahrtsobergericht haben ein Alleinverschulden der Besatzung von "O [REDACTED]" angenommen, daher die Klage des Schiffversicherungsvereins dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Widerklage der Mannheimer Versicherungsgesellschaft abgewiesen. Letztere verfolgt mit ihrer Revision ihre Widerklage gegen Schiffseigner und Schiffsführer von "A [REDACTED]" weiter, während der Schiffs-

eigner und der Schiffsführer von "O [REDACTED]" mit ihrer Revision die Abweisung der gegen sie gerichteten Klage erstreben. Die Partei "A [REDACTED]" bittet um Zurückweisung der gegnerischen Revisionen.

Entscheidungsgründe:

A. Verhalten der Besatzung von "A [REDACTED]".

I. Die Revisionen der "O [REDACTED]"-Partei machen drei Gesichtspunkte geltend, aus denen sie herleiten wollen, daß "A [REDACTED]" nicht an erlaubter Stelle vorschriftsmäßig vertäut gelegen habe.

1. "A [REDACTED]" lag, wie das Berufungsgericht feststellt, an einem allgemein zugelassenen, durch dreieckige weiße Tafeln gekennzeichneten Liegeplatz (§ 70 Nr. 2 a BSchSO). Die Revisionskläger sind der Meinung, "A [REDACTED]" hätte dort nicht liegen dürfen, da nach § 70 Nr. 2 b Satz 1 der Liegeplatz "nach Möglichkeit in Fahrtrichtung rechts zu wählen" ist. Der Revisionsangriff ist nicht begründet. Die Worte "nach Möglichkeit" räumen dem Schiffsführer bei der Wahl des Liegeplatzes einen gewissen Ermessensspielraum ein. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler angenommen, daß der Schiffsführer von "A [REDACTED]" aus sachlichen und nicht ohne weiteres abwegigen Gründen sein Schiff in Fahrtrichtung links (Nordufer) stillgelegt hatte. Der letzte Liegeplatz am Südufer sei, wie im angefochtenen Urteil ausgeführt ist, belegt gewesen; wegen der vorgerückten Zeit und der Dunkelheit habe der Schiffsführer von "A [REDACTED]" geglaubt, nicht weiterfahren zu dürfen; auch sei ihm bei den stürmischen Südwestwinden, die das mit Deckladung versehene Schiff gegen das Nordufer drückten, ein Anlegen am Nordufer zweck-

mäßiger erschienen. Das Berufungsgericht läßt es zwar dahingestellt, ob "A [REDACTED]" nicht doch nicht die 166 m ostwärts der Brücke 41 beginnende Liegestelle hätte aufsuchen können. Die Revisionskläger sind dieser Meinung und sehen in diesem Unterlassen ein ursächliches Verschulden des Schiffsführers von "A [REDACTED]". Demgegenüber ist aber mit dem Schifffahrtsgericht darauf hinzuweisen, daß für den Schiffsführer von "A [REDACTED]" keinerlei Gewißheit bestand, ob diese spätere Liegestelle noch frei gewesen wäre. Auch verkennt die Revision den Zweck dieser Vorschrift. Wenn auch die Rechtsfahrt nicht mehr vorgeschrieben ist (Kährlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, BSchSO § 42 Anm. 2), so wird doch auf Kanälen grundsätzlich rechts gefahren (Kährlitz § 38 Anm. 5) und es erleichtert daher die An- und Abfahrt bei Liegeplätzen, wenn der Liegeplatz in Fahrtrichtung rechts gewählt wird. Hat jedoch ein Schiff einmal seinen Liegeplatz eingenommen, so ist es während des Stillliegens gleichgültig, ob es rechts oder links seiner Fahrtrichtung liegt. Während eines solchen Stillliegens dient die Vorschrift nicht dem Schutze der durchgehenden Schifffahrt, so daß die "O [REDACTED]"-Partei sich auch dann nicht auf die Verletzung eines Schutzgesetzes (§ 823 Abs. 2 BGB) durch die "A [REDACTED]"-Partei berufen könnte, wenn letztere schuldhaft gegen diese Vorschrift verstoßen hätte.

2. Die Revisionskläger beanstanden ferner, daß der Schiffsführer von "A [REDACTED]" entgegen der Vorschrift des § 70 Nr. 2 b Satz 2 sein Fahrzeug nicht bis zum Ende des sich von km 43,975 bis zu km 44,765 erstreckenden Liegeplatzes vorgezogen, sondern bei km 44,5 angelegt hatte; "A [REDACTED]" sei für das zu Tal fahrende MS "O [REDACTED]" durch die Brücke 41 verdeckt worden, was der Schiffsführer von "A [REDACTED]" hätte bedenken müssen. Auch dieser Revisionsangriff kann keinen Erfolg haben. Zutreffend weist das Berufungsgericht darauf

hin, daß diese Vorschrift nur den Zweck hat, später ankommenden Schiffen einen Liegeplatz freizuhalten, aber nicht dem Schutz vorbeifahrender Schiffe dient. Ein Verschulden des Schiffsführers von "A [REDACTED]" kann auch nicht darin gesehen werden, daß er nicht erwogen hat, das Licht seines Schiffes könne für einen Talfahrer durch die Brücke verdeckt sein. Trotz des Vorhandenseins der Brücke war das Nordufer östlich und westlich der Brücke als Liegeplatz gekennzeichnet; der Schiffsführer von "A [REDACTED]" konnte darauf vertrauen, daß ein Talfahrer seinen Kurs in genügendem Abstand vom Liegeplatz nehmen werde, zumal die Brücke von dem Bug seines Schiffes mindestens 110 m entfernt war.

3. Nach § 67 müssen Fahrzeuge ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es ihr Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse gestatten; sie dürfen keinesfalls die Schifffahrt behindern. Die Behauptung der Revision, "A [REDACTED]" sei nicht gestreckt am Ufer gelegen, stellt einen unzulässigen Revisionsangriff dar. Denn das Berufungsgericht hat auf Grund der Beweisaufnahme festgestellt, "A [REDACTED]" sei gestreckt so nahe an das Nordufer herangebracht worden, wie es bei der Böschung und dem Tiefgang des Schiffes möglich gewesen sei. Selbst wenn man die angeblichen Feststellungen des Regierungsbauinspektors N [REDACTED] nach dessen Lichtpausen zugrundelegen wollte, so sei, wie im angefochtenen Urteil ausgeführt ist, "A [REDACTED]" nahezu gestreckt am Ufer gelegen. Dem ist beizutreten. Daß nach diesen Lichtpausen der bei km 44,567 liegende Bug einen Abstand von 3,60 m und das bei km 44,500 liegende Heck einen solchen von 5,00 m vom Ufer hatte, lag daran, daß das Schiff vorne einen Tiefgang von 1,20 m und hinten einen solchen von 1,60 m hatte. Der Vorschrift des § 67 ist aber durch das Heranziehen des Schiffes bis an die Böschung Genüge getan. Die Lage des Schiffes hat auch nicht die Schifffahrt im Sinne dieser Vorschrift behindert.

Natürlich stellt jeder Liegeplatz, der einen Teil des Fahrwassers in Anspruch nimmt, eine gewisse Behinderung der Schifffahrt dar. Das Gesetz verbietet aber nicht eine solche zwangsläufige Behinderung; vielmehr darf ein stillliegendes Schiff nur kein solches Hindernis bilden, daß die durchgehende Schifffahrt bei sachgemäßem nautischen Verhalten gefährdet werden könnte. Auch wenn man die Lichtpausen zugrundelegt, war der Steuerbord des Hecks von "A" noch ca. 4 m von der Fahrwassermitte entfernt; "A" nahm dann, wie im angefochtenen Urteil ohne Rechtsfehler festgestellt ist, nur etwa 1/3 des Fahrwassers in Anspruch. Dies stellt unter den vorliegenden Umständen keine Behinderung i.S. des § 67 dar.

II. Die Revisionen bemängeln weiter, daß "A" die Laterne im hinteren Drittel, also nicht am Heck, das am weitesten ins Fahrwasser hinausragte, gesetzt hatte (nach dem Schriftsatz der "O"-Partei vom 22. November 1957 S. 6 5 m vom Heck entfernt). Abgesehen davon, daß das Heck des Schiffs höchstens um 1/2 m weiter in das Fahrwasser hinausragte als die Stelle des Schiffs, an der sich die Laterne befand, bleibt unklar, wie dies für das Anfahren ursächlich gewesen sein soll. Die Besatzung von "O" war der irrigen Meinung, "A" liege am Südufer. Durch das Weiterhinaussetzen der Laterne in Richtung des Fahrwassers wäre sie erst recht in dieser Meinung bestärkt worden. Im übrigen war die Laterne, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, vorschriftsmäßig an der Fahrwasserseite gesetzt (§ 72 u. Bild 61 zu dieser Vorschrift).

Da nach all dem das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler ein schuldhaft ursächliches Verhalten der Besatzung von "A" verneint hat, ist die Widerklage der M

Versicherungsgesellschaft mit Recht der Abweisung verfallen.

B. Verhalten der Besatzung von "O [REDACTED]".

Mit Recht sieht das Berufungsgericht ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Schiffsführers von "O [REDACTED]" darin, daß dieser, als er das Licht von "A [REDACTED]" sah, der irrigen Meinung war, "A [REDACTED]" liege am Südufer, und daher Steuerbordruder gab. Der Schiffsführer muß die Fahrwasserhältnisse kennen (§ 2 Nr. 2) und daher, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, auch über die allgemein zugelassenen Liegeplätze unterrichtet sein, bei denen durch stillliegende Schiffe das Fahrwasser verengt sein kann. Hätte der Schiffsführer Sch [REDACTED] den Liegeplatz am Nordufer gekannt, so wären bei ihm und seinem Matrosen K [REDACTED] gar nicht die Zweifel über die Lage von "A [REDACTED]" aufgekommen, da sich am Südufer kein Liegeplatz befand. Übrigens hätte der Schiffsführer, worauf das Schiffahrtsgericht zutreffend hingewiesen hat, bei genügender Aufmerksamkeit auch an der den Beginn des Liegeplatzes kennzeichnenden weißen Tafel und an den vorhandenen Pollern den am Nordufer befindlichen Liegeplatz jedenfalls dann erkennen können, wenn er das Ufer gelegentlich mit seinem Scheinwerfer angeleuchtet hätte. Fehlt die Meinung der Revisionskläger, der Schiffsführer von "O [REDACTED]" hätte, auch wenn ihm die Liegestelle bekannt gewesen wäre, aus der Tatsache, daß bei km 44,765 (östlich der Brücke 41) kein Schiff gelegen sei, schließen dürfen, daß die Liegestelle nicht belegt sei. Vielmehr mußte er gerade im Hinblick auf die Vorschrift des § 70 Nr. 2 b darauf vorbereitet sein, daß auf dem westlichen Teil der Liegestelle Schiffe übernachteten. Daß das MS "A [REDACTED]" auf der Reise nach

Osten begriffen war, ist, wie bereits ausgeführt, in diesem Zusammenhang gleichgültig, da es stilllag. Ob für die Besatzung von "O [REDACTED]" vor der Durchfahrt durch die Brücke das Licht von "A [REDACTED]" durch die Brücke verdeckt war, kann dahingestellt bleiben, da der Schiffsführer von "O [REDACTED]" bei nautisch richtigem Verhalten das Anfahren auch dann noch hätte vermeiden können, als er im Augenblick der Durchfahrt unter der Brücke das Licht von "A [REDACTED]" erkannte. Nach den eigenen Angaben der "O [REDACTED]"-Partei (Schriftsätze vom 3. Januar 1959 S. 16) fuhr "O [REDACTED]" die Brücke in Fahrwassermitte an; das nur 6,6 m breite Motorschiff brauchte also nur seinen Kurs beizubehalten, allenfalls ganz geringfügig nach Backbord zu gehen, um ein Anfahren zu vermeiden. Da nach der rechtsfehlerfreien Feststellung des Berufungsgerichts die Buge der beiden Schiffe in dem Augenblick, als die Besatzung von "O [REDACTED]" die Lampe von "A [REDACTED]" wahrnahm, noch 90 m voneinander entfernt waren, kann sich der Schiffsführer von "O [REDACTED]" auch nicht auf ein Überraschungsmoment berufen, das ihn zu einem schnellen Entschluß gezwungen hätte. Denn bei der für das leere Schiff zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h (Nr. 2 e der Bekanntmachung vom 15. Februar 1952, BAnz Nr. 35, Kahlitz aaO S. 454) nahm das Befahren der Strecke von 90 m über eine Minute in Anspruch; auf eine in unzulässiger Weise tatsächlich gefahrene höhere Geschwindigkeit kann sich der Schiffsführer von "A [REDACTED]" nicht berufen.

Im übrigen macht das Berufungsgericht mit Recht dem Schiffsführer von "O [REDACTED]" zusätzlich zum Vorwurf, daß er seinen Scheinwerfer nicht gebraucht hat. "O [REDACTED]" hat die Fahrt um 6.15 Uhr angetreten, der Unfall ereignete sich gegen 6.30 Uhr, Sonnenaufgang war um 8.08 Uhr. Nach Nr. 2 der erwähnten Bekanntmachung ist auf dem Mittellandkanal im Februar eine sogenannte verlängerte Tagesfahrt ab 6 Uhr morgens, soweit sie in die Zeit von einer Stunde vor Sonnen-

aufgang, hier also in die Zeit bis 7.08 Uhr fällt, nur erlaubt, wenn das Fahrzeug mit einem beweglichen Scheinwerfer ausgerüstet ist, der es ermöglicht, das Ufer anzuleuchten, wobei der Scheinwerfer nur, soweit unbedingt erforderlich, zu benutzen ist. Mit Recht zieht das Berufungsgericht entgegen der Ansicht der Revisionen aus dem Umstand, daß für die Fahrt in der hier fraglichen Zeit von 6.15 Uhr bis 6.30 Uhr das Vorhandensein eines Scheinwerfers vorgeschrieben ist, den Schluß, daß dieser im Bedarfsfalle auch benutzt werden mußte. Ebenso mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, daß jedenfalls spätestens im Augenblick der Durchfahrt unter der Brücke, als die Besatzung von "O [REDACTED]" die Lampe von "A [REDACTED]" wahrnahm und über die Lage dieses Schiffs im Zweifel war, der Scheinwerfer hätte benutzt werden müssen, wobei ein kurzes Aufblenden, das nötigenfalls mehrmals hätte wiederholt werden können, genügt hätte, um dem Schiffsführer von "O [REDACTED]" völlige Klarheit über die Lage von "A [REDACTED]" zu verschaffen.

Bei dieser Sachlage bedarf es keiner Prüfung, ob die Besatzung von "O [REDACTED]", wie das Berufungsgericht annimmt, nicht schon vor der Brückendurchfahrt den Widerschein der Lampe von "A [REDACTED]" im Wasserspiegel hätte erkennen können und müssen. Ebenso erübrigt es sich, auf die Frage des Anscheinsbeweises einzugehen.

Da ein Mitverschulden der "A [REDACTED]"-Besatzung aus den unter A. angeführten Gründen nicht in Frage kommt, ist die Klage des Schiffsversicherungsvereins im vollen Umfange dem Grunde nach gerechtfertigt, wobei nur zur Klarstellung hervorgehoben sei, daß die persönliche Haftung des beklag-

ten Schiffseigners Hempel nach § 114 BSchG beschränkt ist.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 Abs. 1, 2 und 4 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Dr.Haager Dr.Reinicke