

Verkündet am
30. November 1951

Justizobersekretär,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

des [REDACTED] Schiffversicherungs-Vereins V.a.G.
in [REDACTED],

Klägers, Revisionsklägers und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Justizrat Dr. [REDACTED] -

gegen

die Neue M [REDACTED] und Vereinigte Elbeschiffahrt AG in
H [REDACTED], [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 23. November 1951 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Prof.Dr.Lindenmaier, Dr.Heidenhain, Dr.
Birnbach, Schmidt und Wilde

für Recht erkannt:

Die Revisionen des Klägers und der Beklagten gegen das
Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandes-
gerichts in Hamburg vom 19. Dezember 1950 werden zurück-
gewiesen.

Von den Kosten des Revisionsrechtszuges fallen dem Kläger
2/3 und der Beklagten 1/3 zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 24. Oktober 1948 stießen das der Firma I [REDACTED] gehörige Schiff "O [REDACTED]" und das der Neuen H [REDACTED] schen und Vereinigten Elbeschiffahrt AG gehörige Schiff "D [REDACTED]" zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt. Die Firma I [REDACTED] ist bei dem I [REDACTED] Schiffsversicherungsverein versichert. Das Amtsgericht in Mep- pen hat gegen den Schiffer der "D [REDACTED]", S [REDACTED], einen Strafbefehl wegen Übertretung der Binnenschiffahrtsver- ordnung vom 12. April 1939 (RG-BI 1939 Teil II S 655 ff) und wegen Transportgefährdung erlassen. S [REDACTED] hat da- gegen Widerspruch eingelegt. Das Verfahren ist auf Grund des Straffreiheitsgesetzes eingestellt worden (Beiakten 3 Ms 68/49 der Staatsanwaltschaft in Osnabrück). Wegen des Ersatzes der aus dem Zusammenstoß entstandenen Schä- den haben sich zwei Prozesse entwickelt. In dem einen, inzwischen rechtskräftig entschiedenen, hat die Neue N [REDACTED] und Vereinigte Elbeschiffahrt AG gegen die Firma I [REDACTED] auf Zahlung des ihr entstandenen Scha- dens von 3.505 DM nebst Zinsen geklagt. Der Prozeß ist durch Urteil des Oberlandesgerichts in Hamburg vom 19. Dezember 1950 dahin entschieden worden, daß der Klageanspruch zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt und im übrigen abgewiesen worden ist. Wegen der Höhe dieses Schadens hat das Landgericht in Hamburg sodann Versäumnisurteil erlassen, das rechtskräftig geworden ist (Beiakten 25 O 298/49 des Landgerichts in Hamburg - 2 U 309/50 des Oberlandesgerichts in Hamburg). Der andere Prozeß ist jetzt im Revisionsrechtszuge vom

Senat zu entscheiden. In ihm macht der L[REDACTED]
Schiffsversicherungs-Verein als Rechtsnachfolger der
Firma La[REDACTED] den dieser entstandenen Schaden gegen
die Neue H[REDACTED] und Vereinigte Elbeschiffahrts-
AG geltend. Der Klage liegt folgender Sachverhalt zu
Grunde:

Am 24. Oktober 1948 fuhren das Motorschiff
"C[REDACTED]" mit Zucker beladen und von Bremerhaven
kommend die Ems aufwärts und das Motorschiff "D[REDACTED]"
mit Kohlen beladen und vom Ruhrgebiet kommend die Ems
abwärts. Mittags zwischen 13.30 Uhr und 14 Uhr begeg-
nete das Motorschiff "C[REDACTED]" unterhalb von Haren
etwa bei km 185,000 einem Tankschiff und sichtete bald
darauf, selbst auf einer geraden Strecke fahrend, das
Motorschiff "D[REDACTED]", das sich zu dieser Zeit in ei-
ner starken Rechtskrümmung etwa an der Einmündung des
Mörsbaches bei km 183,750 befand. Das Motorschiff
"C[REDACTED]" fuhr auf seiner rechten Fahrwasserseite,
die "D[REDACTED]" in Hinblick auf die Rechtskrümmung auf
seiner linken Fahrwasserseite, also auf derselben Fahr-
wasserseite wie das Schiff "C[REDACTED]". Da es zu keiner
Verständigung hinsichtlich des Ausweichens kam, drehte
das Motorschiff "C[REDACTED]" im letzten Augenblick nach
Steuerbord und fuhr auf das linke Flußufer auf. Die
"D[REDACTED]" versuchte dasselbe, indem sie Backbordruder
gab, sie prallte aber am linken Flußufer ab und rammte
dann das Vorschiff des "C[REDACTED]" am Backbord.

Der Kläger hat im ersten Rechtszuge beantragt:



Die Beklagte zu verurteilen, an ihn 20.931,85 DM nebst 4 % Zinsen auf 20.800,25 DM seit dem 8. Februar 1949 und auf 131,60 DM seit Klagezustellung zu zahlen und wegen Kapital, Zinsen, Prozeßkosten und der Kosten einer etwaigen Zwangsversteigerung die Zwangsvollstreckung in das Schiff "D[REDACTED]" zu dulden.

Zur Begründung hat er vorgetragen, der Schaden sei allein auf Verschulden des Schiffers der "D[REDACTED]" zurückzuführen. Die Ems sei kanalisiert und gelte daher nicht als Fluß, sondern als Kanal. Sie sei auch in der Krümmung überall gleich tief. Der Zusammenstoß habe sich überdies bereits außerhalb der Krümmung zugetragen. Die Beklagte könne sich daher nicht auf § 34 Abs 2 BSchPVO vom 12. April 1939 berufen. Die "D[REDACTED]" habe von vornherein nicht links fahren dürfen, mindestens habe ihr Schiffer aber am Ende der Krümmung nach rechts steuern und auf jeden Fall entweder dem "C[REDACTED]" rechtzeitig ausweichen oder volle Kraft rückwärts geben und durch Auswerfen des Heckankers ständig werden müssen. Alle diese Maßnahmen habe der Schiffer der "D[REDACTED]" fahrlässig unterlassen, ferner sei das Typhon der "D[REDACTED]" nicht in Ordnung gewesen, außerdem sei die "D[REDACTED]" zu schnell gefahren. Während der Schiffer der "D[REDACTED]" viele Fehler begangen habe, sei der Schiffer des "C[REDACTED]" seinen Verpflichtungen nachgekommen. Er sei langsam auf der richtigen Fahrseite gefahren und habe die vorschriftsmäßigen Signale mit

dem Typhon gegeben.

Die Beklagte ist dem allem entgegengetreten und hat Klageabweisung beantragt. Sie hat geltend gemacht, die "D[REDACTED]" habe sich auf der Talfahrt in der Krümmung links halten dürfen, sie sei nicht zu schnell gefahren, ihr Schiffer habe dreimal Backbord-signal mit dem Typhon gegeben und auch sonst nichts versäumt. Der Zusammenstoß habe sich in der Krümmung ereignet. Er sei allein durch das schuldhafte Verhalten des Schiffers des "C[REDACTED]" verursacht worden. Das Schiff "C[REDACTED]" sei der "D[REDACTED]" verkehrswidrig nicht ausgewichen und habe nur unzulängliche Signale mit dem Nebelhorn gegeben.

Das Landgericht hat Beweis erhoben und sodann durch Urteil vom 13. Juli 1950 den Klageanspruch unter Abweisung im übrigen dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Das Urteil führt aus, die Ems gelte unterhalb von Meppen als Fluß im Sinne von § 34 Abs 2 BSchPVO. Daher habe die "D[REDACTED]" auf der Talfahrt in der Krümmung die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) benutzen, also links fahren dürfen. Der Schiffer der "D[REDACTED]" habe aber am Ende der Krümmung Steuerbordruder geben und wieder nach rechts herüber fahren müssen. Das habe er schuldhaft unterlassen. Der Zusammenstoß habe sich bei km 184,208, somit bereits außerhalb der Krümmung, ereignet. Er wäre vermieden worden, wenn die "D[REDACTED]" rechtzeitig nach rechts herüber gebogen wäre. Den Schiffer des "C[REDACTED]" treffe aber ebenfalls ein Verschulden.

Das Typhon auf dem "C[REDACTED]" sei nicht in Ordnung gewesen, die Signale seien daher mit dem Nebelhorn abgegeben worden und hätten nicht ausreichend gehört werden können. Das Verschulden beider Schiffer sei gleich hoch zu bewerten.

Gegen das Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt, der Kläger mit dem Antrage, der Klage ganz stattzugeben, die Beklagte mit dem Begehren, sie ganz abzuweisen. Das Oberlandesgericht hat durch Urteil vom 19. Dezember 1950 die Berufung des Klägers zurückgewiesen und auf die Berufung der Beklagten das Erkenntnis des Landgerichts unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung dahin geändert, daß es den Klageanspruch zu 1/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Klage im übrigen aber abgewiesen hat.

Beide Parteien haben gegen das Urteil Revision eingelegt, der Kläger mit dem Antrage, der Klage voll zu entsprechen, die Beklagte mit dem Verlangen, sie ganz abzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht führt aus, die Ems sei auf der in Betracht kommenden Strecke zwar kanalisiert, sie gelte aber trotzdem als Fluß im Sinne von § 34 Abs 2 BSchPVO. Daher sei den Talfahrern die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) zu überlassen. Bei

Rechtskrümmungen sei die linke Seite erfahrungsgemäß tiefer. Die "D[REDACTED]" habe deshalb in der Krümmung links fahren dürfen. Das Berufungsgericht stellt sodann fest, die Schiffe seien nicht in Höhe von km 184,208, wie das Landgericht angenommen habe, sondern in Höhe von km 184,125, wenn nicht sogar noch weiter flußaufwärts zusammengestossen. Das Berufungsgericht hält es für zweifelhaft, ob die Krümmung bei km 184,100 oder erst bei km 184,300 ende. Es ist jedoch der Auffassung, die "D[REDACTED]" habe sich in jedem Fall in Höhe von km 184,125 noch links in seiner Fahrtrichtung gesehen halten dürfen. Es nimmt an, die Besatzungen beider Schiffe treffe ein für den Zusammenstoß ursächliches Verschulden. Die Schuld des Schiffsführers der "D[REDACTED]" erblickt es darin, daß er, als er auf seine ersten Schallsignale keine Gegensignale gehört habe, seine Signale nicht sofort, sondern erst nach einiger Zeit, wiederholt habe und daß er ferner, als er wiederum keine Gegenzeichen vernommen habe, weder die "D[REDACTED]" alsbald ständig gemacht, noch ein Manöver eingeleitet habe, doch noch nach Steuerbord hinüberzugehen. Das Verschulden der Schiffsführung des "C[REDACTED]" sieht das Berufungsgericht darin, daß sie der "D[REDACTED]" nicht die für diese linke Fahrseite überlassen habe, daß ferner die Typhonanlage des "C[REDACTED]" nicht in Ordnung gewesen sei und daß die Signale von diesem Schiff daher nur mit dem unzulänglichen Nebelhorn gegeben worden seien. Das Berufungsgericht hält das Verschul-

den der Schiffsbesatzung des "C[REDACTED]" für schwerer als das der Schiffsbesatzung der "D[REDACTED]" und bewertet es mit 2/3.

Beide Parteien greifen das Urteil an. Ihre Rügen sind im Ergebnis jedoch nicht gerechtfertigt. Die beiden zur Schifffahrt auf Binnengewässern bestimmten Schiffe sind auf einem Binnengewässer zusammengestoßen. Nach § 92 BinnSchG finden daher die Vorschriften der §§ 734 bis 739 HGB mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, daß an die Stelle des Reeders der Schiffseigner tritt. Der Kläger als Rechtsnachfolger des Schiffseigners des "C[REDACTED]" nimmt die Beklagte als Schiffseigner der "D[REDACTED]" gemäß § 92 BinnSchG, § 735 HGB mit der Begründung auf Schadensersatz in Anspruch, daß der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung der "D[REDACTED]" herbeigeführt worden sei. Die Beweislast dieser seine Klage begründenden Tatsache trifft den Kläger. Die Beklagte stellt ein Verschulden der Besatzung ihres Schiffes in Abrede und wendet weiter ein, der Zusammenstoß sei allein, mindestens aber überwiegend durch Verschulden der Besatzung des "C[REDACTED]" verursacht worden. Soweit die Beklagte sich auf ein Mitverschulden der Besatzung des "C[REDACTED]" beruft, trifft sie die Beweislast. Wenn der Zusammenstoß durch Verschulden beider Schiffe herbeigeführt worden ist, so hat nach § 736 Abs 1 HGB, im Gegensatz zu § 254 BGB, in jedem Falle eine Schadensverteilung stattzufinden, also auch wenn das Verschulden der Besatzung des einen Schiffes bei weitem

überwiegt (RGZ 94, 93).

I. Das Berufungsgericht hat die Beklagte mit 1/3 des Schadens belastet, der dem Schiffseigner des "O[REDACTED]" durch den Zusammenstoß entstanden ist. Die Revision der Beklagten rügt in erster Linie, daß das Berufungsgericht überhaupt ein Verschulden der Schiffsbesatzung der "D[REDACTED]" angenommen habe. Hilfsweise macht sie geltend, ein etwaiges Verschulden der Besatzung der "D[REDACTED]" sei gegenüber dem Verschulden der Besatzung des "O[REDACTED]" zu hoch bewertet worden. Im einzelnen rügt die Revision der Beklagten Verletzung der § 92 BinnSchG, § 736 HGB, § 34 Abs 2 BSchPVO, § 286 ZPO, jedoch zu Unrecht.

1) Die Ausführungen der Revision der Beklagten, das Berufungsgericht habe es unterlassen, sich mit den Bekundungen der Zeugen S[REDACTED] und P[REDACTED] auseinanderzusetzen, ferner habe es die Größe, Breite und Schwere der "D[REDACTED]" und das Beharrungsvermögen eines solchen Schiffes bei einer Talfahrt nicht berücksichtigt, gehen fehl. Das Berufungsgericht hat die Aussagen der Zeugen S[REDACTED] und P[REDACTED], wie die Urteilsgründe ergeben, keineswegs übersehen. Vielmehr ist es gerade auf Grund ihrer Bekundungen zu dem Ergebnis gekommen, der Schiffsführer S[REDACTED] habe, da er keine Gegensignale von der "O[REDACTED]" gehört habe, damit rechnen müssen, der Schiffsführer des "O[REDACTED]" werde ihm die für ihn linke Fahrseite nicht freigeben, deshalb habe er seinerseits und zwar alsbald alle Gegenmaßnahmen treffen müssen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Das

habe er aber nicht getan. Dafür, daß das Berufungsgericht bei seiner Beurteilung die Breite der Schiffe und die Stromverhältnisse nicht beachtet habe, fehlt es an einem Anhalt. Im Gegenteil sprechen vor allem diejenigen Ausführungen des Urteils, in denen es sich mit dem Verhalten der Schiffsbesatzung des "O [REDACTED]" befaßt, dafür, daß es den erwähnten Umständen Rechnung getragen hat. Das ist aus dem Zusammenhalt der Urteilsgründe zu entnehmen. Die Feststellungen des Berufungsgerichts, daß der Schiffsführer Schulze sich verzögerlich verhalten hat, sind verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden. Die Beurteilung des Berufungsgerichts, daß S [REDACTED] ein für den Zusammenstoß ursächliches Verschulden treffe, sind frei von Rechtsirrtum. Nach § 4 BSchPVO ist ein Schiffsführer verpflichtet, alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, die durch die allgemeine Sorgfaltspflicht oder die gewöhnliche berufliche Übung geboten sind, um Schäden zu vermeiden.

Diese Sorgfalt hat der Schiffsführer S [REDACTED] nach den verfahrensrechtlich nicht zu beanstandenden Feststellungen des Berufungsgerichts nicht gewahrt. Die weitere Feststellung des Berufungsgerichts, der Zusammenstoß hätte sich vermeiden lassen, wenn Schulze, nachdem eine Verständigung durch Schallsignale nicht erreicht worden war, entschlossener gehandelt hätte, ist ebenfalls ohne Verfahrensverstoß und ohne sachlichrechtlichen Irrtum getroffen. Mit Recht hat das Berufungsgericht somit die grundsätzliche Haftung der Beklagten bejaht.

2) Der weitere Angriff der Revision der Beklagten, das Berufungsgericht habe das Verschulden der Schiffsbesatzung des "C[REDACTED]" nicht erschöpfend und infolgedessen zu niedrig beurteilt, geht ebenfalls fehl. Das Berufungsgericht rechnet dem Kläger außer dem Umstande, daß das Typhon auf dem "C[REDACTED]" nicht in Ordnung gewesen sei und daß daher nur unzulängliche Signale mit dem Nebelhorn gegeben seien, als Verschulden an, daß der Schiffsführer des "C[REDACTED]" der "D[REDACTED]" nicht die für diese linke Fahrwasserseite freigegeben habe. Die Revision der Beklagten macht hier geltend, das Berufungsgericht habe damit nur den ersten Teil der Vorschrift des § 34 Abs 2 BSchPVO berücksichtigt, es habe jedoch den zweiten Teil der Bestimmung übersehen, es habe nämlich außer acht gelassen, daß der Schiffsführer des "C[REDACTED]", um der "D[REDACTED]" die linke Seite freizugeben, die Fahrt seines Schiffes habe verlangsamen und erforderlichenfalls ganz einstellen müssen. Die Ausführungen der Beklagten, daß hierin ein zweites Verschulden des Schiffsführers des "C[REDACTED]" liege, das das Berufungsgericht noch besonders hätte berücksichtigen müssen, kann nicht zugestimmt werden. Wenn das Berufungsgericht in dem Weiterfahren des "C[REDACTED]" auf der seiner Auffassung nach der "D[REDACTED]" zustehenden Seite ein Verschulden erblickt hat, so besteht dieses eben zugleich darin, daß der Schiffsführer des "C[REDACTED]" seine Fahrt nicht rechtzeitig verlangsamt oder notfalls eingestellt hat. Es geht nicht an,

hierin ein zweites Verschulden zu sehen. Somit liegt festgestelltermaßen auf der Seite des Schiffsführers der "D[REDACTED]" das vom Berufungsgericht der Beklagten angerechnete Verschulden vor. Andererseits sind zu Lasten des Klägers keine weiteren Pflichtverstöße der Schiffsführung des "C[REDACTED]" festzustellen, als das Berufungsgericht angenommen hat. Bei dieser Sachlage ist es rechtlich nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht den von der Beklagten nach § 736 HGB, § 92 BinnSchG zu übernehmenden Anteil des Schadens des Rechtsvorgängers des Klägers nicht niedriger als mit 1/3 bewertet hat. Daher ist die Revision der Beklagten nicht begründet.

II. Die Revision des Klägers macht geltend, entgegen den Ausführungen des Berufungsgerichts treffe die Schiffsbesatzung des "C[REDACTED]" überhaupt kein für den Zusammenstoß ursächliches Verschulden. Vielmehr sei der Zusammenstoß nur auf ein Verschulden der Besatzung der "D[REDACTED]" zurückzuführen, mindestens müsse aber die Schuld der Schiffsbesatzung der "D[REDACTED]" höher als mit 1/3 in Ansatz gebracht werden. Im einzelnen rügt die Revision des Klägers Verletzung des § 286 ZPO, des § 736 HGB sowie verschiedener Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes und der Binnenschiffahrtspolizeiverordnung. Die Rügen des Klägers greifen ebenfalls nicht durch.

1. Zu Unrecht meint die Revision, die Feststellung des Berufungsgerichts, die Schiffe seien etwa in Höhe von

km 184,125, wenn nicht gar noch weiter flußaufwärts zusammengestoßen und die hieraus vom Berufungsgericht gezogenen Rechtsfolgen beruhten auf Verfahrensverstößen. Das Berufungsgericht hat sich mit den sich zum Teil widersprechenden Aussagen der Zeugen auseinandergesetzt und dargelegt, weshalb es den Bekundungen der Zeugen S [REDACTED] und P [REDACTED] folgt. Es hat die Tatsache, daß gegen S [REDACTED] wegen des Zusammenstoßes ein Strafverfahren eingeleitet worden war, im Tatbestand des Urteils besonders erwähnt und somit nicht übersehen. Es war nicht genötigt, aus ihr Schlüsse zu ziehen. Wenn es in Übereinstimmung mit dem Landgericht nicht für bewiesen gehalten hat, daß die "D [REDACTED]" schneller als 8 Stundenkilometer gefahren sei, so ist ein Verfahrensverstoß bei dieser Feststellung nicht ersichtlich. Die Revision macht zwar geltend, die "D [REDACTED]" habe vom Ausgang der Schleuse in Hünteln bis zur Unfallstelle eine Strecke von etwa 9 km zurückgelegt. Sie habe die Schleuse um 13,10 Uhr verlassen, der Zusammenstoß habe sich um 14 Uhr zugetragen, daraus ergebe sich ohne weiteres, daß das Schiff schneller gefahren sein müsse. Dieser Einwand des Klägers scheitert jedoch bereits daran, daß der genaue Zeitpunkt, an dem die "D [REDACTED]" die Schleuse verlassen hat, nicht festgestellt und auch nicht mehr zu ermitteln ist. Das Berufungsgericht hat die Beweisaufnahme weiter dahin gewürdigt, es lasse sich entgegen der Auffassung des Landgerichts aus den Geschwindigkeiten der beiden Schiffe und den Stellen, an denen

jeder der beiden Schiffsführer den Entgegenkommer habe sichten können, der Ort des Zusammenstoßes nicht ermitteln. Dieser sei aber auf Grund der Aussagen der Zeugen S [REDACTED] und P [REDACTED] in Verbindung mit der Tatsache festzustellen, daß in der Zeit, in der die "D [REDACTED]" und der "C [REDACTED]" nach dem Zusammenprall flußabwärts getrieben worden seien, an ihnen die beiden Schiffe vorbeigefahren seien, die in Anschluß an die "D [REDACTED]" die Schleuse verlassen haben. Auf Grund der letzten Tatsache in Verbindung mit den Zeugenaussagen ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, die Schiffe "D [REDACTED]" und "C [REDACTED]" seien nicht nur 30 bis 40 Meter, sondern mindestens 100 bis 120 Meter abgetrieben worden. Hieraus in Verbindung mit der Tatsache, daß die Schiffe dann bei der Eiche in Höhe von km 184,238 festgemacht worden sind, schließt das Berufungsgericht, der Zusammenstoß habe sich etwa in Höhe von km 184,125 zugetragen. Dieser Beweiswürdigung, die allein dem Tatrichter obliegt, ist aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten. Der Kläger meint zwar, wenn die Schiffe "D [REDACTED]" und "C [REDACTED]" 100 bis 120 Meter abgetrieben worden wären, so hätten zwischen dem Zusammenstoß und dem Festmachen bei der Eiche 7 bis 14 Minuten liegen müssen, in dieser Zeit hätten aber alle vier Schiffe, die in Anschluß an die "D [REDACTED]" die Schleuse verlassen hätten, passieren müssen und nicht nur zwei. Diese Ausführungen des Klägers sind, abgesehen von anderen Gründen, schon deshalb nicht schlüssig, weil nicht

feststeht, ob die beiden letzten Schiffe, die nach der "D[REDACTED]" durchgeschleust worden sind, nicht auf der etwa 9 km langen Strecke ihre Fahrt infolge irgendwelcher sonstiger Hindernisse verlangsamt haben. Die weitere Rüge des Klägers, das Oberlandesgericht habe darüber, an welcher Stelle die Schiffe zusammengestoßen seien und worauf der Schaden zurückzuführen sei, einen Sachverständigen hören müssen, ist unbegründet. Eine Rechtspflicht, ein Gutachten zu erfordern, bestand für das Oberlandesgericht nach dem Gesetz hier nicht. Nach alledem ist von der verfahrensrechtlich nicht zu beanstandenden Feststellung des Oberlandesgerichts auszugehen, daß der Zusammenstoß sich etwa in Höhe von km 184,125 ereignet hat.

2) Die Revision des Klägers macht weiter geltend, selbst wenn die Schiffe an der bezeichneten Stelle zusammengestoßen sein sollten, treffe die Besatzung der "D[REDACTED]" das alleinige Verschulden. Das Berufungsgericht habe auf Grund einer falschen Gesetzesauslegung die Vorschrift des § 34 Abs 2 BSchPVO angewendet. Diese Bestimmung könne aber rechtsgrundsätzlich nicht zum Zuge kommen. Der Flußlauf der Ems sei unterhalb von Meppen in den Dortmund-Ems-Kanal einbezogen worden, damit sei er ein Teil des Kanals geworden. Infolgedessen finde § 34 Abs 2 BSchVO, der nur den Verkehr auf Flüssen und nicht auf Kanälen regle, auf den Wasserlauf keine Anwendung. Das sei auch aus der Entwicklungsgeschichte der in Betracht kommenden Polizeiverordnungen zu entnehmen. Dieser

Rechtsauffassung vermag der Senat nicht beizupflichten. Zwar enthielten die Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnungen vom 29. Dezember 1922 (RGBI 1923 Teil II S 3 ff) und vom 23. Juli 1938 (RGBI 1938 Teil II S 266 ff) keine dem § 34 Abs 2 BSchPVO entsprechende Bestimmung. Das besagt aber nichts Entscheidendes. Die jetzt maßgebende Binnenschifffahrtspolizeiverordnung vom 12. April 1939 zerfällt in zwei Teile. Der erste Teil, in dem sich § 34 befindet, enthält die gemeinsamen Vorschriften für alle Binnenwasserstraßen, in dem zweiten Teil befinden sich besondere Vorschriften für einzelne Wasserstraßen. Der Abschnitt A dieses zweiten Teils enthält besondere Vorschriften für die Westdeutschen Kanäle (WK): Nach § 1 WK gelten die Vorschriften unter anderem nach Ziff 5 für den Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund-Herne bis zur Grenze des Geltungsbezirks der Seewasserstraßenordnung und nach Ziff 6 ferner für die Ems vom Schönfliether-Wehr abwärts bis zu der in Ziff 5 bezeichneten Grenze. Mit dieser "Grenze" in Ziff 6 kann nach dem Wortlaut und dem Sinn nur die Grenze des Geltungsbezirks der Seewasserstraßenordnung gemeint sein. Aus dem Nebeneinanderstehen von Ziff 5 und 6 in § 1 WK ist somit bereits zu entnehmen, daß der in den Dortmund-Ems-Kanal einbezogene Teil der Ems seinen besonderen Charakter als Fluß im Sinne der Binnenschifffahrtspolizeiverordnung behalten soll, sonst hätte die "Ems" nicht in der geschehenen Weise in Ziff 6 besonders erwähnt werden können. Hinzu kommt, daß § 4 WK

ausdrücklich vom Emsfluss spricht. Hat aber, wie dem Teil II Abschnitt A § 1 WK zu entnehmen ist, die kanalisierte Ems rechtlich den Charakter des Flusses behalten, so muß sie auch als Fluß im Sinne von § 34 Abs 2 BSchPVO gelten. Diese Auslegung hat auch ihren guten Sinn. Das Wasserstraßenamt in Meppen hat schon in seiner dem Amtsgericht in Meppen in dem Ermittlungsverfahren erteilten Auskunft vom 9. April 1949 darauf hingewiesen, daß die natürliche Flußstrecke der Ems, die im Zuge des Kanals liege, im Gegensatz zu den kanalisierten Schleusendurchstichen, die ein ruhiges Fahrwasser und ein gleichbleibendes Kanalprofil besäßen, unterschiedliche Wassertiefen und eine Strömung aufweise. Die vom Berufungsgericht vertretene Auslegung des § 34 BSchPVO steht ferner im Einklang mit der Auffassung der zuständigen Verwaltungsbehörden. Das ergeben die beiden Auskünfte, die die Wasserstraßendirektion in Münster der Wasserschutzpolizei Gruppe Niedersachsen am 9. Januar 1949 und das Wasser- und Schifffahrtsamt in Meppen am 15. April 1949 dem Landgericht in Hamburg erteilt haben. Die Revision meint demgegenüber, die §§ 4, 11, 15, 16, 20 WK wiesen darauf hin, daß der Gesetzgeber die Ems zwischen Glesen und der Papenburger Seeschleuse nur als Kanal behandelt wissen wolle. Die erwähnten Vorschriften lassen eine solche Auffassung jedoch nicht erkennen. Die Revision rügt in diesem Zusammenhang schließlich noch, das Berufungsgericht habe den Beweisantritt des Klägers in seinem Schrift-

satz vom 6. Dezember 1950, einen Sachverständigen aus den Kreisen der praktischen Schifffahrt darüber zu hören, daß die Ems in Schifffahrtskreisen nicht als Fluß angesehen werde, nicht übergehen dürfen. Bei diesem, auch aus anderen Gründen nicht beachtlichen Angriff übersieht die Revision, daß der Schriftsatz vom 6. Dezember 1950 erst nach der letzten mündlichen Verhandlung vom 28. November 1950, in der ein Verkündungstermin auf den 19. Dezember 1950 anberaumt worden war, eingereicht worden ist und daß die Voraussetzungen des § 272 a ZPO nicht vorlagen. Außerdem hatte der Schiffer Paul bereits vor dem Landgericht bekundet, er sei vor der Unfallsfahrt ungefähr 20-mal die Ems talwärts gefahren, dabei hätten die Schiffe in der Krümmung stets die linke Seite des Fahrwassers benutzt. Nach alledem hat das Berufungsgericht auch insoweit das Recht nicht verletzt.

3) Die Revision des Klägers vertritt ferner die Auffassung, auch wenn die Ems auf der in Betracht kommenden Strecke rechtlich als Fluß zu behandeln sein sollte, habe die "D[REDACTED]" die für sie linke Seite des Fahrwassers nicht benutzen dürfen, denn das Fahrwasser der Ems sei auch in der Krümmung überall gleich tief. Es sei somit keine Grube im Rechtssinne vorhanden. Die gegenteilige Feststellung des Berufungsgerichts beruhe auf einer Verletzung des § 286 ZPO. Das Berufungsgericht habe über die einschlägige Behauptung des Klägers den angebotenen Sachverständigenbeweis er-

heben müssen. Die Rüge geht bereits aus folgendem Grunde fehl. Laut der schon erwähnten Auskunft des Wasserstraßenamts in Meppen weist die Ems auf der in Betracht kommenden Strecke unterschiedliche Wassertiefen und Strömung auf. Letzteres geht auch daraus hervor, daß die beiden Schiffe nach dem Zusammenstoß eine immerhin beträchtliche Strecke abgetrieben worden sind. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist die hier in Rede stehende Rechtskrümmung außerordentlich scharf. Im allgemeinen ist, wie das Berufungsgericht feststellt, in starken Rechtskrümmungen die linke Fahrwasserseite tiefer als die rechte und besteht also eine Grube. Hiervon können die Schiffer daher auch bei Fahrten auf der Ems ausgehen. Darauf, ob die Ems in der hier in Betracht kommenden scharfen Kurve etwa infolge besonderer Umstände überall gleich tief war, kommt es nicht entscheidend an. Denn selbst wenn das zutreffen sollte, so brauchte der Schiffer der "D[REDACTED]" das Vorliegen eines solchen Ausnahmefalles nicht in Rechnung zu stellen und durfte er als Talfahrer in der Krümmung die für ihn linke Fahrwasserseite benutzen und hatte der Führer des "C[REDACTED]" ihm diese freizugeben. Das Urteil des Berufungsgerichts beruht somit in diesem Punkte jedenfalls im Endergebnis auf keinem Rechtsirrtum.

4) Das Berufungsgericht hat es dahinstehen lassen, ob die Krümmung der Ems bereits bei km 184,100 oder erst bei km 184,300 ende. Es ist von der ersteren Auffassung ausgegangen. Weiter hat es, wie erörtert, ohne

Rechtsverstoss festgestellt, daß die Schiffe in Höhe von km 184,125 zusammengestossen sind. Es ist der Rechtsauffassung, es sei im allgemeinen nicht zu beanstanden, daß auf einer Talfahrt befindliche Schiffe an dieser Stelle noch die linke Flußseite benutzen. Die Revision will in der zweitgenannten Auffassung einen entscheidungserheblichen Rechtsirrtum des Oberlandesgerichts erblicken. Es kann hier auf sich beruhen, ob der Rechtsauffassung, daß zu Tal fahrende fahrende Schiffe sich bei km 184,125 im allgemeinen noch links halten dürfen, beizupflichten ist; denn das Berufungsgericht hat in dem bereits oben erörterten anderen Teil seiner Gründe, in dem es das Verschulden des Schiffsführers der "D[REDACTED]" behandelt hat, selbst ausgeführt, im vorliegenden Falle habe der Führer der "D[REDACTED]" nicht so lange auf der linken Seite weiterfahren dürfen, sondern sein Schiff früher ständig machen oder eher nach rechts steuern müssen. In dem Unterlassen hat es hier einen erheblichen Pflichtverstoß des Schiffsführers der "D[REDACTED]" gefunden und ihn mit Recht der Beklagten als Verschulden angerechnet. Bei dieser Sachlage ist ein etwaiger Fehler des Berufungsgerichts in der rechtlichen Beurteilung der Frage, wielange sich die zu Tal fahrenden Schiffe an dem Auslauf der Krümmung im allgemeinen noch links halten dürfen, nicht entscheidungserheblich. Denn in dem vorliegenden Sonderfalle hat das Berufungsgericht das betreffende Verhalten des Fahrers der "D[REDACTED]" als fahrlässig beurteilt. Der betreffende Revisions-

angriff des Klägers geht aus diesem Grunde ins Leere.

5) Die Revision beanstandet ferner die Feststellungen des Berufungsgerichts hinsichtlich des Zustandes der Typhonanlage der beiden Schiffe und greift die vom Berufungsgericht hier gezogenen Schlußfolgerungen als rechtsirrtümlich an. Der Revision kann auch hier nicht gefolgt werden. Was zunächst die Typhonanlage des "C[REDACTED]" angeht, so meint die Revision, die vom Berufungsgericht festgestellten Mängel seien für den Schaden nicht ursächlich gewesen, weil die Zeugen Paul und Lamprecht auf der "D[REDACTED]" ein Signal von der "C[REDACTED]" her gehört hätten. Die beiden Zeugen haben laut ihren Bekundungen nach Abgabe des zweiten Signals der "D[REDACTED]" zwar einen undeutlichen schwachen Ton von der "C[REDACTED]" her vernommen. Dieser Umstand ist indessen unerheblich, weil nach dem festgestellten Sachverhalt der Schiffsführer der "D[REDACTED]", S[REDACTED], den Ton nicht gehört hat. Ein Verschulden S[REDACTED] kann hierin aber nicht erblickt werden, weil das Zeichen nur mit dem Nebelhorn abgegeben und zu schwach war. Mit Rücksicht darauf, daß das Schallzeichen undeutlich war, kann es der Beklagten entgegen der Auffassung der Revision auch nicht als Verschulden angerechnet werden, daß die Zeugen P[REDACTED] und L[REDACTED] den Schiffsführer S[REDACTED] nicht darauf aufmerksam gemacht haben. Der Zusammenhalt der Urteilsgründe ergibt ferner, daß der Schiffsführer S[REDACTED] anders gehandelt hätte und den Unfall vermieden haben würde,

wenn die Schiffsführung des "O[REDACTED]" vorschriftsmäßig deutlich hörbare Schallsignale mit einem Typhon abgegeben haben würde. Die weitere Behauptung der Revision, die Typhonanlage der "D[REDACTED]" sei nicht in Ordnung gewesen, mindestens sei die Schallwirkung des Typhons dadurch beeinträchtigt worden, daß der Schornstein der "D[REDACTED]" umgelegt gewesen sei, ist nicht bewiesen. Das Berufungsgericht brauchte daher hierauf nicht näher einzugehen. Die Revision des Klägers hat schließlich noch, und zwar in dem seit dem Juni 1949 anhängigen Rechtsstreit zum ersten Male im Revisionsrechtszuge geltend gemacht, der Schiffsführer der "D[REDACTED]" habe entgegen der Vorschrift des § 35 Abs 4 BinnSchVO es unterlassen, ein weithin sichtbares Zeichen in Gestalt einer Dampfwolke zu geben. Es bedarf hier keiner abschliessenden Stellungnahme zu der Frage, in welchem Verhältnis die Vorschriften des § 34 Abs 2 und des § 35 Abs 4 BinnSchPolVO zu einander stehen. Auch wenn davon auszugehen sein sollte, daß die Pflichten aus § 35 Abs 4 BinnSchPolVO auch für diejenigen Schiffsführer gelten, die in einer Krümmung auf Grund des § 34 Abs. 2 BinnSchPolVO mit Recht die für sie linke Fahrwasserseite benutzen, könnte der Kläger daraus nichts mehr herleiten. Ob ein Unterlassen der Abgabe eines der im § 35 Abs 4 BinnSchPolVO näher bezeichneten Zeichen ein für den Zusammenstoß ursächliches Verschulden des Schiffsführers im Einzelfall darstellt, hängt von Feststellungen ab, die nur der Tatrichter treffen kann. Daraus ergibt sich, daß der

Kläger, falls er sich darauf berufen wollte, daß den Schiffsführer S. auch in der jetzt neu geltend gemachten Richtung ein für den Zusammenstoß mitursächliches Verschulden treffe, in den Tatsacheninstanzen bestimmte entsprechende Behauptungen hätte aufstellen müssen. Das ist aber nicht geschehen. Somit liegt ein Rechtsverstoß des Berufungsgerichts hier nicht vor.

6) Die Revision bemängelt außerdem zu Unrecht, das Berufungsgericht habe sich mit dem Vorbringen des Klägers, daß der Schiffsführer S. durch Werfen des Heckankers die "D." noch rechtzeitig hätte ständig machen können, nicht näher auseinandergesetzt. Die Revision beachtet hierbei nicht, daß das Urteil dem Schiffsführer S. gerade zum Vorwurf gemacht hat, daß er die "D." nicht rechtzeitig ständig gemacht oder früh genug nach rechts gesteuert habe. Das Berufungsgericht hat ferner festgestellt, daß dieses Verschulden mitursächlich für den Zusammenstoß gewesen sei und hat es der Beklagten als Verschulden angerechnet. Ein Rechtsverstoß des Berufungsgerichts ist also auch hier nicht gegeben.

7) Die weitere Auffassung der Revision, das angefochtene Urteil habe die Beweisgrundsätze des ersten Anscheins verkannt, ist unrichtig. Ein Sachablauf, bei dem erst im Verlaufe von Ausweichmanövern ein Schiff sich aufs Ufer setzt, ist kein typischer, aus dem erfahrungsmäßige Schlüsse gezogen werden können. Nur

bei einem typischen Geschehensablauf kommt aber ein Beweis des ersten Anscheins in Betracht (BGHZ 2, 1 ff 5).

8) Die Revision vertritt schließlich die Ansicht, das Berufungsgericht habe dem Schiffsführer des "C[REDACTED]" sein Verhalten, selbst wenn es objektiv mit dem Gesetz nicht in Einklang stehen sollte, jedenfalls nicht als Verschulden anrechnen dürfen, der Wortlaut des § 34 Abs 2 BSchPVO spreche nämlich für die vom Kläger vertretene Auffassung, zum mindesten bestünden jedoch Zweifel. Die Revision verkennt hierbei, daß es im Binnenschiffahrtswesen allgemein anerkannt ist, Talfahrer hätten in starken Krümmungen beim Rechtsfahren mit erheblichen Schwierigkeiten in der Schiffsführung zu rechnen und pflegten deshalb auf solchen Strecken allgemein die linke Seite zu benutzen, wie dies das angefochtene Urteil auch tatsächlich feststellt. Bei dieser Sachlage sind die Ausführungen des Berufungsgerichts nicht zu beanstanden, daß der Schiffsführer des "C[REDACTED]", als er die "D[REDACTED]" sichtete, damit rechnen mußte, das Schiff werde mit Rücksicht auf die starke Krümmung der Ems die linke Fahrseite beibehalten und die Schiffe würden sich deshalb Backbord an Backbord und nicht Steuerbord an Steuerbord begegnen, und daß der Schiffsführer des "C[REDACTED]" seine Fahrweise von vornherein hierauf habe einstellen müssen. Wenn das Berufungsgericht in der Tatsache, daß er dies nicht getan hat, ein erhebliches Verschulden sieht, so ist dem aus

Rechtsgründen nicht entgegen zu treten.

Nach alledem ist die Feststellung des Berufungsgerichts, der Zusammenstoß sei durch Verschulden der Besatzung beider Schiffe herbeigeführt worden, nicht von Rechtsirrtum beeinflusst. Gemäß § 736 HGB, § 92 BinnSchG ist der in Rede stehende Schaden somit nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens zu verteilen. Auch das hat das Berufungsgericht nicht verkannt. Die Abwägung der Schwere dieses Verschuldens ist Sache des tatrichterlichen Ermessens. Wenn das Berufungsgericht bei dieser Abwägung zu dem Ergebnis gekommen ist, die Schuld des Schiffsführers des "O [REDACTED]" sei schwerer zu beurteilen und mit 2/3 zu bemessen, so ist hier ein Rechtsverstoß nicht erkennbar.

Demnach waren die Revisionen beider Parteien mit der Kostenfolge aus §§ 97, 92 ZPO zurückzuweisen.

Lindenmaier	Heidenhain	Birnbach
Schmidt	Wilde	