

Gesetz: Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung vom 18. Januar 1939 i.d.F. vom 17. Februar 1951 (RGBl II, 41; BGBl II, 30) §§ 4, 79 Z 2 S 2

Rechtssatz: Bei Nebel sind trotz der Vorschrift des § 79 Ziffer 2 Satz 2 der RhSchPVO v. 18. Januar 1939 i.d.F. v. 17. Februar 1951, wonach bei unsichtigem Wetter die Schifffahrt sich "möglichst in Fahrtrichtung rechts halten muß", die üblichen Kurse einzuhalten.

Aktenzeichen: I ZR 31/55

Urt. des BGH v. 28. September 1956 OLG Karlsruhe - Schifffahrts-
obergericht -

Verkündet
am 28. September 1956
Zug, Just. Angest.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der Firma N [REDACTED], Tr [REDACTED] und Sch [REDACTED]-AG in B [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,
2. des Kapitäns Peter So [REDACTED] in St. G [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Le [REDACTED]-AG, Reederei in D [REDACTED], Schi [REDACTED]-
straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 28. September 1956
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde,
Dr. Bock, Dr. Krüger-Nieland, Dr. Nastelski und Dr. Christoph

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Karlsruhe
- Schifffahrtsobergericht - vom 16. November 1954 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 12. Dezember 1951 gegen 11 Uhr fuhr das Motorschiff "Br███" (67 m lang, 8,20 m breit, Maschinenstärke 310 PS), dessen Eignerin die Klägerin ist, mit einer Ladung von 642 t den Neckar bergwärts. Das der Beklagten zu 1) gehörende Motorschiff "E███" (68,35 m lang, 7,07 m breit, Maschinenstärke 420 PS), das vom Beklagten zu 2) gesteuert wurde, fuhr zu gleicher Zeit leer zu Tal.

Die Begegnung beider Schiffe fand etwa bei km 99, unterhalb W███, statt. Dabei stießen beide Schiffe bei Nebel in der Nähe des rechten Ufers zusammen und wurden beschädigt. An der Unfallstelle verläuft der Neckar in einer starken Rechtsbiegung. Kurz vor dem Zusammenstoß war von MS "E███" aus ein kurzes Schallzeichen gegeben worden, das seitens MS "Br███" mit zwei kurzen Schallzeichen beantwortet worden war, um anzuzeigen, daß Ausweichen nach backbord verlangt werde.

Die Klägerin nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz des ihr bei diesem Unfall entstandenen Schadens in Anspruch. Mit der Klage verlangt sie Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 28.884,-- DM nebst 10 % Zinsen seit 13. Dezember 1951, und zwar die Beklagte zu 1) dinglich mit dem MS "E███" und persönlich gemäß § 114 BinnSchG haftend.

Zur Begründung hat die Klägerin vorgetragen, MS "Br███" sei ab Schleuse G███ den üblichen Bergkurs gefahren, höchstens 15 - 20 m vom rechten Ufer entfernt. Zwei Talschleppzüge hätten dann auf Steuerbord MS "Br███" passiert. Hinter Offenau sei es diesig geworden, und weiter oberhalb in der Bucht habe Nebel gelegen. Deshalb sei die Fahrt auf höchstens halbe Kraft vermindert worden; jedoch seien beide Ufer noch



erkennbar gewesen. Kurz darauf habe man aus dem oberhalb liegenden Nebel ein kurzes Typhonsignal gehört. MS "Br[REDACTED]" habe alsbald zwei kurze Gegensignale gegeben, weil das regelwidrige Beegnen dort üblich sei. Unmittelbar darauf habe man aus dem Nebel "MS "E[REDACTED]" auftauchen sehen, dessen Bug vom Bug des MS "Br[REDACTED]" etwa 50 - 60 m entfernt gewesen sei. Es sei schräg von Steuerbord auf MS "Br[REDACTED]" zugekommen. Dieses habe man sofort zum rechten Ufer beifallen lassen. Die Maschine sei auf rückwärts gestellt worden. Dadurch sei das Schiff fast zum Stehen gekommen. Trotzdem sei MS "E[REDACTED]" in MS "Br[REDACTED]" hineingefahren. Darauf sei es noch zweimal bei MS "Br[REDACTED]" angekommen und habe dieses stark beschädigt.

Die Klägerin ist der Ansicht, daß den Beklagten zu 2) die Alleinschuld an diesem Unfall treffe, weil er bei schlechter Sicht vom üblichen Kurs abgewichen und trotz des Nebels weitergefahren sei. Auch sei auf MS "E[REDACTED]" nichts getan worden, um sofort zu halten. Die Geschwindigkeit sei viel zu groß gewesen. Der Beklagte zu 2) habe nicht auszuweichen versucht und habe den Buganker zu spät setzen lassen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben den Klageanspruch dem Grunde und der Höhe nach bestritten. Sie haben geltend gemacht, zunächst sei die Sicht verhältnismäßig gut gewesen. Als sie schlechter geworden sei, habe man immer noch 200 m weit sehen können. Deshalb habe die Fahrt nicht eingestellt werden müssen. Auf MS "E[REDACTED]" habe man die Maschine stoppen und dann zurückschlagen lassen, als man MS "Br[REDACTED]" gehört, aber noch nicht habe sehen können. Die "Br[REDACTED]" sei jedoch zu schnell gefahren. Die Fahrt dem rechten Ufer entlang sei für MS "E[REDACTED]" gemäß § 79 Ziff 2 Satz 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung geboten gewesen. MS "Br[REDACTED]" habe die Kursänderung nicht verlangen und erzwingen dürfen. Deshalb sei es zum Unfall ge-

kommen.

Das Schifffahrtsgericht hat nach Beiziehung der über den Unfall geführten Verklarungsakten 4 H 190/51 (Sch) des Amtsgerichts Mannheim (Schifffahrtsgericht) und nach Ergänzung der Beweisaufnahme den Klageanspruch dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt; im übrigen hat es die Klage abgewiesen, ohne dies in der Urteilsformel besonders zum Ausdruck zu bringen.

Die dagegen eingelegte Berufung der Beklagten und die Anschlußberufung der Klägerin sind zurückgewiesen worden.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter, während die Klägerin um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Das Schifffahrtsobergericht ist in Übereinstimmung mit dem Schifffahrtsgericht zu dem Ergebnis gelangt, daß sowohl den Beklagten zu 2) als auch den Führer des MS "Br[REDACTED]" ein für den Klageunfall ursächliches Verschulden trifft. Es geht in tatsächlicher Hinsicht unter Hinweis auf die Bekundungen der Zeugen Ga[REDACTED] (Fährmann in W[REDACTED]) und Ho[REDACTED] sowie Schm[REDACTED] (ersterer Kapitän des Schleppbootes "M[REDACTED]-Ge[REDACTED]"; letzterer Neckarlotse, damals auf MS "E[REDACTED]") davon aus, daß im Abschnitt der Unfallstelle die Bergfahrt üblicherweise am rechten Ufer bleibe, während die Talfahrt durch den Hang am linken Ufer entlang gehe. Weiter hat das Berufungsgericht auf Grund der Aussage des genannten Zeugen Schm[REDACTED] festgestellt, daß am Unfalltage von MS "E[REDACTED]" aus die Sicht unterhalb von W[REDACTED], etwa bei km 100 schlechter geworden sei, da dort eine dichtere Nebelwand gestanden habe. Man

habe das linke Ufer des Neckar teilweise nicht sehen können, bzw. sei die Sicht dorthin manchmal durch Nebelschwaden behindert gewesen. Dort sei der Neckar nur etwa 80 - 90 m breit. MS "E[REDACTED]" sei in einem Abstand von 10 - 12 m vom rechten Ufer gefahren. Die Sicht habe daher zeitweise allenfalls nur 70 - 80 m betragen. Auf Grund des Beweisergebnisses hat das Berufungsgericht ferner die Feststellung getroffen, daß auf "MS "E[REDACTED]" die Geschwindigkeit nicht schon bei der Durchfahrt durch die Nebelwand, sondern erst unmittelbar vor dem Zusammenstoß, nämlich erst, als MS "Br[REDACTED]" gewahrschaut worden sei, vermindert worden sei. Diese Geschwindigkeit müsse, auch wenn die Maschine des MS "E[REDACTED]" auf langsamer Fahrt gestanden habe, noch beträchtlich gewesen sein. Das ergebe sich daraus, daß die Maschine des MS "E[REDACTED]" 420 PS gehabt habe und dieses leer zu Tal gefahren sei. Außerdem folge dies aus dem Vorauszgang, den MS "E[REDACTED]" im Verhältnis zu dem Boot des Zeugen Ho[REDACTED] gehabt habe, das dem MS "E[REDACTED]" von Ko[REDACTED] aus auf etwa 200 m nachgefahren sei. Der Abstand zwischen diesen beiden Schiffen habe sich ständig vergrößert, so daß auf der verhältnismäßig kurzen Strecke bis zur Unfallstelle (2,8 km) der zeitliche Abstand zwischen beiden Schiffen etwa 15 Minuten betragen habe, als das Boot des Zeugen Ho[REDACTED] die W[REDACTED] Brücke (bei km 100) passiert habe. In diesem Zeitpunkt sei der Unfall schon geschehen gewesen.

1. Das Berufungsgericht hat zunächst geprüft, ob auch bei Nebel die üblichen Kurse befolgt werden müssen oder ob gemäß § 79 Ziff 2 Satz 2 der damals geltenden RhSchFVO vom 18. Januar 1939 (RGBl II, 41) in der Fassung vom 17. Februar 1951 (Bundesgesetzblatt II, 30) alle Schiffe Rechtskurse nehmen mußten. Diese Vorschrift bestimmt in Ziffer 2, daß alle zu Tal treibenden Fahrzeuge anhalten müssen, wenn man von Bord aus nur noch ein Ufer sehe, und daß (Satz 2) "die

übrige Schifffahrt sich möglichst in Fahrtrichtung rechts halten müsse".

Das Berufungsgericht hat entgegen der Auffassung der Beklagten und in Übereinstimmung mit dem Schifffahrtsgericht diese Frage dahin beantwortet, daß auch bei Nebel dem üblichen Kurs gefolgt werden müsse. Dazu führt es aus, wenn in der genannten Vorschrift bestimmt sei, daß bei unsichtigem Wetter die Schifffahrt, soweit sie noch nicht eingestellt sei, sich möglichst in Fahrtrichtung rechts zu halten habe, so habe das den Sinn, daß nahe zum Ufer beizugehen sei, um den Abstand bei Begegnungen möglichst groß zu halten, für etwaige Aufdrehmanöver Platz zu schaffen und Gefährdung zu vermeiden. Aber gerade dieser Zweck würde vereitelt werden, wenn bei plötzlich beginnendem unsichtigem Wetter von den üblichen Kursen abgegangen werden müßte. Dann müßten alle Schiffe des Reviers einen Kurswechsel vornehmen, was die Gefahr der Havarien vergrößern würde. Hinzu käme ein weiterer Unsicherheitsfaktor, weil die Auffassung der einzelnen Schiffer über das Vorliegen oder Beginnen unsichtigen Wetters sehr unterschiedlich sein würde. Deshalb wäre es sinnwidrig, wenn bei Nebel oder sonst unsichtigem Wetter vom üblichen Kurs abgegangen werden müßte.

Daraus hat das Berufungsgericht die Folgerung gezogen, MS "Br [REDACTED]" habe sich beim Zusammenstoß auf dem richtigen Kurse befunden, während der Beklagte zu 2) den falschen Kurs gehabt habe. Weiter ist das Berufungsgericht der Auffassung, daß der Beklagte zu 2) fahrlässig gehandelt habe. Er habe, so führt es aus, die Fahrt am rechten Ufer entlang nicht deshalb eingeschlagen, weil er geglaubt habe, nach der RhSchPVO dazu verpflichtet zu sein, sondern weil der Rechtskurs gefahrloser gewesen sei und um eine Gefährdung durch die am linken Ufer befindliche Drahtbefestigung zu vermeiden

(Zeuge Schm[REDACTED] im Verklarungsverfahren). Er habe auch gewußt, daß er sich auf falschem Kurs befände.

Die Revision rügt demgegenüber in der Hauptsache unrichtige Auslegung des § 79 Ziff 2 Satz 2 RhSchPVO. Nach Auffassung der Revision beruht die rechtsirrtümliche Auslegung dieser Vorschrift darauf, daß das Berufungsgericht die §§ 4, 35 der RhSchPVO verletzt und in mehrfacher Hinsicht gegen § 286 ZPO verstoßen habe.

Diese Rügen können nicht durchgreifen.

Die vom Berufungsgericht gegebene Auslegung der in Rede stehenden Vorschrift ist rechtlich nicht zu beanstanden. Zunächst zwingt der Wortlaut dieser Bestimmung, entgegen der Meinung der Revision, nicht zu der Annahme, daß bei unsichtigem Wetter die zu Berg fahrenden Schiffe ausnahmslos das rechte und die Talfahrt das linke Ufer einzuhalten hätten. Denn diese Vorschrift besagt nur, daß die Schifffahrt sich möglichst in Fahrtrichtung rechts zu halten habe. Gerade der im Gesetz gebrauchte Ausdruck "möglichst" spricht dafür, daß der Gesetzgeber Abweichungen von der Vorschrift des Rechtsfahrens in Betracht gezogen habe und auch habe zulassen wollen. Aus dem Wortlaut dieser Gesetzesbestimmung ist daher nicht eindeutig zu entnehmen, daß der darin für unsichtige Verhältnisse vorgeschriebene Rechtskurs der Schiffe auch gegen den örtlichen Schifffahrtsbrauch gelten sollte. Gesetzesmaterialien, die zur Auslegung der streitigen Bestimmung verwendet werden könnten, stehen nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums infolge Kriegseinwirkung nicht mehr zur Verfügung. Die gegenteilige Auffassung hinsichtlich der Auslegungsfrage zu der genannten Bestimmung als das Berufungsgericht hat zwar der damalige Referent im Reichsverkehrsministerium T[REDACTED], jetzt Ministerialrat im

Bundesverkehrsministerium, in seiner Schrift "Die neue Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet" 1939, S 16, vertreten, wo angegeben ist, schließlich "soll bei unsichtigem Wetter entgegen den sonstigen örtlichen Gebräuchen nach Möglichkeit stets rechts gefahren werden (§ 79 Nr 2)". In diesem Sinne hat er sich auch in einer vom Schifffahrtsgericht eingeholten Auskunft geäußert. Darin hat er auf Grund seiner Erinnerung über die Motive zu der genannten Vorschrift ausgeführt, die Verkehrsvorschriften der RhSchPVO beruhten auf dem Prinzip des Rechtsverkehrs. Dem entsprechend sei in den §§ 34 und 38 vorgeschrieben, daß grundsätzlich rechts auszuweichen und links zu überholen sei. In Fällen, in denen von diesen Regeln für das Begegnen und Überholen abgewichen würde, müßten aus Sicherheitsgründen bestimmte Sicht- und Haltzeichen gegeben werden. Die Verständigung mittels dieser Zeichen setze sichtiges Wetter voraus, da andernfalls die Gefahr entstehen könne, daß die Zeichen nicht wahrgenommen würden oder zu Verwechslung Anlaß gäben. Um den Schwierigkeiten der Verständigung in den Fällen regelwidrigen Begegnens und Überholens bei unsichtigem Wetter zu entgehen, habe man vorgeschrieben, daß bei dieser Wetterlage entgegen den sonstigen örtlichen Gebräuchen nach Möglichkeit stets rechts zu fahren sei. Diesen Ausführungen kann jedoch eine ausschlaggebende Bedeutung für die Auslegungsfrage nicht beigemessen werden, zumal da sie mit keinem Wort auf die Bedeutung des im Gesetz gebrauchten Wortes "möglichst" eingehen. Wassermeyer hat in der ersten Auflage seines Buches "Der Kollisionsprozeß", 1940, zwar auch auf den von Twiehaus in seiner oben genannten Schrift vertretenen Standpunkt in der Auslegungsfrage zu § 79 Ziff 2 hingewiesen. Dies ist aber, wie er in seiner der Klägerin auf Anfrage erteilten Auskunft vom 11. April 1953 erklärt hat, nur referierend geschehen. In der 2. Auflage seines vorgenannten Buches, 1955, S 297, lehnt er den von T. zu

§ 79 Ziff 2 vertretenen Standpunkt als unzweckmäßig ab. Dabei weist er auf die in Anmerkung 2, S 296, 297 angeführte Entscheidung des Amtsgerichts Heilbronn in der Strafsache gegen die am Klageunfall beteiligten Schiffsführer - V Ds 117/52 - hin, die er billigt. In diesem Strafurteil sind beide Schiffsführer wegen Verstoßes gegen die RhSchPVO mit Geldstrafen bestraft worden. Das Strafgericht hat sich zu § 79 Ziff 2 RhSchPVO auf den Standpunkt gestellt, daß das in dieser Bestimmung vorgeschriebene Rechtsfahren nicht entgegen den örtlichen Gebräuchen zu gelten habe. Dem ist zuzustimmen. Der Sinn und Zweck der Vorschrift des § 79 Ziff 2 Satz 2 RhSchPVO a.F. war ersichtlich, den der Schifffahrt bei unsichtigem Wetter drohenden Gefahren dadurch zu begegnen, daß der Abstand der Schiffe bei ^{der} Begegnung möglichst groß gehalten werde. Sie sollten nahe zum Ufer beugehen. Mit Recht hebt dabei das Berufungsgericht hervor, daß dieser Zweck vereitelt und die Gefahr von Schiffszusammenstößen erhöht würde, wenn bei plötzlich beginnendem unsichtigem Wetter von den üblichen Kursen abgegangen werden müßte. Diese üblichen Kurse sind das Ergebnis der Verkehrsnotwendigkeit. Sie sind erforderlich aus Gründen der eigenen Sicherheit und der Rücksichtnahme auf schwierige Streckenverhältnisse (Wassermeyer aaO 2. Aufl S 146/47). Weiter weist das Berufungsgericht zutreffend darauf hin, daß bei anderer Auslegung des § 79 Ziff 2 die Gefahrenlage noch dadurch erhöht werde, daß die Beurteilung der Frage des Vorliegens oder Beginnens unsichtigen Wetters bei den einzelnen Schiffen unterschiedlich sein würde. Im gleichen Sinne hat sich auch das Amtsgericht Heilbronn in der oben bezeichneten Strafsache ausgesprochen. Dabei hat es mit Recht hinzugefügt, daß die Sichtverhältnisse auch objektiv immer gewissen Schwankungen unterworfen seien. Gerade bei Nebel könne eine eben noch völlig freie Fahrstrecke innerhalb weniger Minuten durch vom Winde hereingedrückte Nebelmassen unsichtig geworden sein. Die Folge wäre

ein ständiges Lavieren der Schiffsführer und damit eine erhebliche Vergrößerung der an sich schon bei unsichtigem Wetter herrschenden Gefahrenlage.

Für die hier gegebene Auslegung des § 79 Ziff 2 Satz 2 RhSchPVO a.F. spricht auch, daß in § 80 der neuen RhSchPVO vom 24. Dezember 1954 (BGBl II 1411) nur für die Schifffahrt unterhalb der Sp[]'schen Fährle die Bestimmung getroffen ist, daß dort die Schiffe "sich in Fahrtrichtung rechts halten müssen". Dabei ist also die Einschränkung, wie sie früher in § 79 Ziff 2 Satz 2 RhSchPVO a.F. durch den Ausdruck "möglichst" bestanden hat, weggefallen. Die neue, jetzt für die Neckarschifffahrt in Betracht kommende Binnenschifffahrtsstraßenordnung vom 19. Dezember 1954 (BGBl II, 1135 ff) enthält in § 80 überhaupt keine dem § 79 Ziff 2 Satz 2 ähnliche Vorschrift.

Nach alledem wird nur eine Auslegung des § 79 Ziff 2 Satz 2 RhSchPVO a.F. dahin, daß auch bei unsichtigem Wetter dem üblichen Kurs gefolgt werden müsse, den Verkehrsbedürfnissen gerecht. Jede Gesetzesauslegung muß davon ausgehen, das Ziel eines Gesetzes nur eine vernünftige zweckvolle Regelung der Lebensverhältnisse sein könne (vgl auch BGHZ 3, 193 [197]).

Zu Unrecht vermißt die Revision bei Prüfung der Frage der Auslegung des § 79 Ziff 2 Satz 2 RhSchPVO ein Eingehen des Berufungsgerichts auf § 35 Ziff 2 aaO. Nach dieser Bestimmung können einzelne Schiffe mit eigener Triebkraft das Ausweichen nach Backbord verlangen, nachdem sie sich vergewissert haben, daß dies ohne Gefahr geschehen kann. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe prüfen müssen, ob das entgegenkommende MS "Br[]" das Ausweichen nach Backbord habe verlangen können, weil es sich wegen des herrschenden Nebels nicht habe vergewissern können, daß das Verlangen zur Verkehrtvorbeifahrt ohne Gefahr habe geschehen können. Dem

kann nicht gefolgt werden. Da nach den Feststellungen des Berufungsgerichts an der Unfallstelle ohnehin gewohnheitsmäßig links zu fahren war, kann § 35 RhSchPVO vorliegend nicht in Betracht kommen.

Die Feststellung, wonach an der Unfallstelle die Bergfahrt üblicherweise am rechten Ufer des Neckars durchzuführen sei, hat das Berufungsgericht in rechtsirrtumsfreier Würdigung der Beweisaufnahme getroffen. Die Beanstandung der Revision, diese Feststellung des Berufungsgerichts entbehre jeder Begründung, ist daher nicht gerechtfertigt. Die vom Berufungsgericht angenommene Verpflichtung der Schiffer, übliche Kurse einzuhalten, folgt aus § 4 RhSchPVO. Danach haben die Schiffer alle Vorsichtsmaßregeln zu treffen, die durch die allgemeine Sorgfaltspflicht oder die gewöhnliche berufliche Übung geboten sind. Auch die weitere Annahme des Berufungsgerichts, daß die Schiffer schuldhaft handelten, wenn sie ohne zwingende Gründe von solchen Kursen abwichen, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Sie entspricht der einhelligen Rechtsauffassung in Rechtsprechung und Schrifttum (Wassermeyer aaO, 2. Aufl S 147). Bei dieser Sach- und Rechtslage kann nicht davon gesprochen werden, daß das Berufungsgericht bei Prüfung der Frage der Auslegung des § 79 Ziff 2 Satz 2 RhSchPVO deren § 4 verletzt habe, was die Revision ihm auch zum Vorwurf gemacht hat.

Da nach vorstehenden Erörterungen der vom Schiffsgerichtsgericht eingeholten Auskunft des früheren Referenten im Reichsverkehrsministeriums T. keine entscheidende Bedeutung für die Frage der Auslegung des § 79 Ziff 2 Satz 2 beigemessen werden kann, erledigt sich schon dadurch die auf die Nichtberücksichtigung dieser Auskunft durch das Berufungsgericht gestützte Verfahrensrüge aus § 286 ZPO. Es kann daher auf sich beruhen, ob diese Auskunft überhaupt als ein Beweismittel im Sinne der genannten Vorschrift anzusehen ist, was

die Revisionsbeklagte mit dem Hinweis in Zweifel zieht, diese Auskunft beziehe sich nicht auf eine Tatsache, sondern nur auf eine reine Rechtsfrage.

Nicht zu beanstanden ist auch die Annahme des Berufungsgerichts, die Fahrweise des Beklagten zu 2) am rechten Ufer des Neckar entlang sei schuldhaft gewesen. Die Revision meint demgegenüber, diese Fahrweise könne dem Beklagten zu 2), falls man dem Berufungsgericht in der Auslegungsfrage zu § 79 Ziff 2 S 2 RhSchPVO folge, keinesfalls als schuldhaftes Handeln angerechnet werden, da er sich über die Tragweite dieser nicht eindeutigen Vorschrift in einem entschuldbaren Rechtsirrtum befunden habe. Denn die von ihm vertretene Auffassung in der Auslegungsfrage werde von namhaften Juristen geteilt, wie der vorliegende Rechtsstreit gezeigt habe. Diese Rüge kann der Revision nicht zum Erfolge verhelfen; denn nach den rechtsirrtumsfreien Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Beklagte zu 2) die Fahrt am rechten Ufer des Neckars entlang nicht deshalb eingeschlagen, weil er sich nach der RhSchPVO dazu für verpflichtet gehalten hat, sondern weil der Rechtskurs nach seiner Auffassung gefahrloser war und weil er eine Gefährdung durch die am linken Ufer befindliche Drahtbefestigung vermeiden wollte. Außerdem hat das Berufungsgericht ausdrücklich festgestellt, der Beklagte zu 2) habe gewußt, daß er sich auf falschem Kurs befunden habe.

2. Rechtlich unbedenklich sind die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts, mit denen es darlegt, den Beklagten zu 2) treffe ein weiteres Verschulden, da er seine Talfahrt trotz des Nebels fortgesetzt habe. Nach den oben wiedergegebenen rechtsirrtumsfreien Feststellungen des Berufungsgerichts war das linke Ufer des Neckar damals von MS "E [REDACTED]" aus teilweise nicht zu sehen bzw. war die Sicht durch Nebelschwaden manchmal verhindert. Es war also von Bord aus nur

noch ein Flußufer zu sehen. Für diese Fälle bestimmt § 79 Ziff 1 Satz 1 RhSchPVO a.F., daß die zu Tal treibenden Schiffe anhalten müssen. Insoweit hat die Revision Beanstandungen auch nicht erhoben.

3. Auch die Erwägung des Berufungsgerichts, der Beklagte zu 2) sei bei den gegebenen Sichtverhältnissen zu schnell gefahren und habe dadurch gegen § 4 RhSchPVO verstoßen, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Revision erhebt insoweit auch keine Bemängelungen.

4. Das Berufungsgericht hat ein weiteres grobes Verschulden des Beklagten zu 2) darin gesehen, daß er nicht nur durch den Nebel hindurchgefahren, sondern auch keine Nebelsignale gegeben habe. Solche müssen nach § 81 aaO bei unsichtigem Wetter von allen Schiffen gegeben werden in Gestalt eines langen Tones, der in Zwischenräumen von höchstens 2 Minuten wiederholt werden muß. Auch gegen diese Annahme des Berufungsgerichts sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben.

5. Den gleichen für den Klageunfall ursächlichen Verstoß gegen § 81 RhSchPVO hat das Berufungsgericht auch auf Seiten des Führers des MS "Br[REDACTED]" angenommen.

Dagegen hat das Berufungsgericht einen Verstoß des Führers des MS "Br[REDACTED]" gegen § 36 aaO, den die Beklagten ihm ebenfalls zum Vorwurf gemacht haben, verneint. Diese Vorschrift hat die Zeichengebung bei regelwidrigem Begegnen zum Inhalt und bestimmt, daß das zum regelwidrigen Ausweichen aufgeforderte Schiff "die gleichen Zeichen geben müsse" wie der zum regelwidrigen Ausweichen Auffordernde. Darin ist zwar nur vom Ausweichen nach Backbord die Rede. Es bestehen aber keine Bedenken, diese Bestimmung auch auf ein regelwidriges

Ausweichen nach Steuerbord anzuwenden. Das Signal, das MS "E[REDACTED]" zum Zeichen gegeben hatte, daß es nach Steuerbord ausweichen wolle, ist unstreitig von MS "Br[REDACTED]" auch dahin verstanden worden. Das Berufungsgericht geht bei Beurteilung der Frage, ob der Führer des MS "Br[REDACTED]" gegen die genannte Vorschrift verstoßen hat, rechtsirrtumsfrei davon aus, daß der Beklagte zu 2) das Steuerbordsignal im Hinblick auf § 4 RhSchPVO nicht habe geben dürfen. Er habe damit rechnen müssen, daß MS "Br[REDACTED]" auf dem üblichen Kurs fahren werde. Da MS "E[REDACTED]" unbeladen gewesen sei und eine verhältnismäßig starke Maschine besessen habe, wäre es für den Beklagten zu 2) leicht gewesen, so führt das Berufungsgericht aus, dem Bergfahrer das Fahrwasser freizumachen. Nach Auffassung des Berufungsgerichts war der Führer von MS "Br[REDACTED]" auch berechtigt, das Backbordsignal zu geben. Die "Br[REDACTED]" habe eine etwas schwache Maschine, die etwas schlecht zu steuern gewesen sei. Da dieses Motorschiff nur mit halber Kraft zu Berg gefahren und auch beladen gewesen sei, habe es seinem Führer, so führt das Berufungsgericht weiter aus, zweifelhaft erscheinen können, ob ihm ein Ausweichen nach Steuerbord gelingen würde. Er habe daher im Interesse der Sicherheit des eigenen Schiffes sich dem Signal von MS "E[REDACTED]" widersetzen dürfen.

Diese Erwägungen des Berufungsgerichts sind rechtlich nicht zu beanstanden. Es ist ein in der Rechtsprechung anerkannter Rechtsgrundsatz (Wassermeyer, der Kollisionsprozeß 2. Aufl S 171, 173), daß ein Fahrzeug, das in regelwidriger Weise ausweichen will, die entsprechende Kursänderung erst dann einleiten darf, wenn der Entgegenkommende durch die in § 36 Ziff 1 letzter Satz vorgeschriebene Erwiderung des Signals sein Einverständnis gegeben hat. Von dieser gefestigten Rechtsprechung abzugehen, liegt kein begründeter Anlaß vor. Der darin aufgestellte Rechtsgrundsatz liegt im Interesse der

Verkehrssicherheit. Darin, daß der Führer des MS "Br[REDACTED]" der Aufforderung von MS "E[REDACTED]" zum Rechtskurs nicht nachgekommen ist, sondern ein widersprechendes Signal gegeben hat, kann nach alledem ein Verstoß gegen § 36 RhSchPVO nicht gesehen werden.

Dafür, daß der Führer des MS "Br[REDACTED]" etwa bei gehöriger Aufmerksamkeit durch Veränderung seines Kurses den Klageunfall hätte vermeiden oder in seinem Ausmaße hätte verringern können, haben die Beklagten nichts dargetan. Das gegen-
teilige Vorbringen der Klägerin, daß man nämlich unmittelbar nach Abgabe des widersprechenden Gegensignals von MS "Br[REDACTED]" aus dem Nebel MS "E[REDACTED]" habe auftauchen sehen und daß man MS "Br[REDACTED]" sofort zum rechten Ufer habe beifallen lassen sowie die Maschinen sogleich auf rückwärts gestellt habe, ist von den Beklagten nicht widerlegt worden.

6. Wenn das Berufungsgericht bei der gegebenen Sach- und Rechtslage in Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht den auf Verschulden der beiden Schiffsführer beruhenden Unfallschaden unter die Parteien im Verhältnis von 1 : 3 verteilt hat, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

Die Revision wendet sich gegen die Schadenverteilung mit einer Verfahrensrüge aus § 286 ZPO, die dahin geht, das Berufungsgericht habe bei Beurteilung der Frage der Schadenverteilung nicht an dem im Berufungsstrafverfahren über die Schuldfrage eingeholten Gutachten des Sachverständigen Hermann H[REDACTED] vom 2. Mai 1953 vorübergehen dürfen, das die Klägerin mit Schriftsatz vom 6. August 1953 zu den Akten eingereicht habe. Diese Rüge kann schon deshalb keinen

Erfolg haben, weil ein derartiges Gutachten nicht zu den Akten überreicht ist.

Nach alledem erweist sich die Revision der Beklagten als unbegründet. Sie war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde

Bock

Krüger-Nieland

Nastelski

Christoph