

I ZR 47/53

2477 091

79

Verkündet
am 29. Oktober 1954
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

der Firma Dr. H. M. [REDACTED]-G. [REDACTED] & Co., Gesellschaft mit
beschränkter Haftung, Reederei, vertreten durch den Ge-
schäftsführer Dr. M. [REDACTED]-G. [REDACTED], N. [REDACTED] B. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner Gottfried L. [REDACTED], La. [REDACTED]/El. [REDACTED],
Be. [REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 29. Oktober 1954 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr. Birnbach, Dr. Bock, Dr. Nastelski,
Dr. Weiß und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Das Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen
Oberlandesgerichts zu Hamburg - Schiffahrtsobergerichts-
vom 30. Dezember 1952 wird aufgehoben.

Die Berufung des Beklagten gegen das Urteil des
Amtsgerichts in Emden - Schiffahrtsgerichts - vom
8. Mai 1952, den Parteien an Verkündungs Statt am
31. Mai 1952 zugestellt, wird zurückgewiesen.

Dem Beklagten werden auch die weiteren Kosten des
Rechtsstreits auferlegt.

Von Rechts wegen

Absatz 3 der
Urteilsformel
ist durch Be-
schluss vom
5. November
1954 berich-
tigt.

Tatbestand:

Am 30. April 1949 gegen 16 Uhr fuhr das der Klägerin gehörige MS "A[REDACTED]", ca. 150 t groß, geführt von dem Schiffer W[REDACTED], in Ballast auf der Ems unterhalb Haren zwischen km 180 und 181 talwärts. Ihr kam das dem Beklagten gehörige und von ihm geführte beladene MS "E[REDACTED]", ca. 215 t groß, entgegen. Die Ems macht unterhalb Haren zwei Krümmungen; die erste biegt bei km 180 aus nördlicher Richtung nach Ost-Nordost, nach einer kurzen Geraden leitet die zweite Biegung bei km 181 wieder in die Nordrichtung über. Im Bereich dieser Krümmungen stießen die beiden Fahrzeuge am Bug zusammen und erlitten Beschädigungen.

Die Klägerin behauptet, die "A[REDACTED]" sei nach der ersten Krümmung (bei km 180) auf der Ostseite des Flusses gefahren, die "E[REDACTED]" sei ihr auf der Westseite entgegengekommen (Ost und West im Sinne der Hauptrichtung des Flusses). In 100 bis 150 m Entfernung sei "E[REDACTED]" scharf nach dem Ostufer hinübergefahren und habe erst, als sie bereits quer im Fluß gelegen habe, das Backbordsignal mit zwei kurzen Tönen gegeben. "A[REDACTED]" habe nicht nach Backbord ausweichen können, da sie sonst "E[REDACTED]" mittschiffs getroffen hätte. Beim Ausweichen der "A[REDACTED]" nach Steuerbord und der "E[REDACTED]" nach Backbord seien die beiden Schiffe zusammengestoßen. Schuld am Zusammenstoß sei "E[REDACTED]", da diese auf der falschen Seite gefahren und nach der falschen Seite ausgewichen sei. Mit der Klage hat die Klägerin Ersatz des ihr entstandenen Schadens in Höhe von 8 653,87 DM verlangt.

Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Er behauptet, "E[REDACTED]" sei schon in einer Entfernung von 400 bis 500 m nach Abgabe des Backbordsignals unter das Ostufer gefahren. Er habe dann noch ein zweites Backbordsignal gegeben, beide

- 3 -

Signale seien nicht erwidert worden. "A [REDACTED]" habe plötzlich eine scharfe Kursänderung nach Steuerbord vorgenommen, habe "E [REDACTED]" in einem Winkel von 50 ° getroffen und an der Steuerbordseite beschädigt. Der Beklagte ist der Meinung, die Schuld an dem Zusammenstoß treffe die Klägerin. "E [REDACTED]" habe nach Schifferbrauch und Vorschrift der "A [REDACTED]" die Grube (tiefe Stelle) vor der Hafeneinfahrt überlassen wollen und sei rechtzeitig unter das Ostufer gegangen. "A [REDACTED]" hätte nicht ohne Signalgebung und auch nicht auf kurze Entfernung ihren Kurs ändern dürfen.

Das Amtsgericht - Schiffsgerichtsgericht - Emden hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung des Beklagten hat das Oberlandesgericht unter Änderung des Ersturteils die Klage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerin, mit der sie die Wiederherstellung des schiffsgerichtsgerichtlichen Urteils begehrt. Der Beklagte beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Schiffsgerichtsgericht stellt auf Grund der Beweisaufnahme fest, daß die Kollision auf der geraden Strecke bei km 180,4 bis 180,5 sich ereignet habe. "E [REDACTED]" habe, als "A [REDACTED]", aus der Krümmung kommend, sie in 300 bis 400 m Entfernung gesichtet habe, sich bereits auf der Ostseite des Fahrwassers befunden, da sie bereits bei km 181 sich entschlossen habe, der Talfahrerin "A [REDACTED]" die Grube bei km 180 zu überlassen und sie Steuerbord an Steuerbord zu passieren. "A [REDACTED]" sei in einem Teil der Krümmung jedenfalls mindestens in der Mitte des Fahrwassers gefahren. "E [REDACTED]" habe zwei Backbordsignale gegeben, eines



bei km 181, eines kurz vor dem Zusammenstoß. Die Behauptung der Klägerin, "E[REDACTED]" sei erst kurz vor dem Zusammenstoß nach Osten ausgeschoren, sei widerlegt.

"A[REDACTED]" habe unabhängig von der Signalgebung und von der Zulässigkeit der von "E[REDACTED]" eingeschlagenen Fahrweise durch ein Ausweichen nach Backbord die Gefahr vermeiden können und müssen. Statt dessen habe sich "A[REDACTED]" weiterhin auf dem Ostufer gehalten. Ihr Ausweichen nach Steuerbord sei bei dieser Sachlage fehlerhaft gewesen.

II. Die Revision greift die Feststellung des Berufungsgerichts über den Ort des Zusammenstoßes an, ist aber der Meinung, "E[REDACTED]" habe unabhängig von dem Kollisionsort nach Steuerbord ausweichen müssen und habe dem Talfahrer nicht das Ausweichen nach Backbord aufzwingen dürfen; denn der Talfahrer habe nach dem Gesetz das Wahlrecht, ob er Steuerbord fahren oder unter Benutzung der Grube Backbord ausweichen wolle. Im vorliegenden Fall habe "E[REDACTED]" um so mehr der "A[REDACTED]" die Entscheidung überlassen müssen, als "A[REDACTED]" nach Verlassen der ersten Krümmung auf die Ostseite hätte hinüberwechseln müssen, um bei der kurz darauf folgenden Biegung die Grube benutzen zu können. Da "A[REDACTED]" die beiden Backbordsignale der "E[REDACTED]" nicht erwidert habe, hätte "E[REDACTED]" nicht Backbordkurs fahren dürfen.

III. Die Revisionsangriffe sind begründet.

1. Die Feststellung des Berufungsgerichts über den Ort des Zusammenstoßes steht in einem gewissen Widerspruch zu seiner Feststellung, daß "A[REDACTED]", aus der Krümmung

kommend, die "E[REDACTED]" auf seine Entfernung von 300 bis 400 m in Sicht bekommen habe. Doch braucht hierauf nicht näher eingegangen zu werden, da der Klageanspruch auch dann dem Grunde nach gerechtfertigt erscheint, wenn mit dem Berufungsgericht davon ausgegangen wird, daß die Schiffe auf der geraden Strecke zwischen km 180,4 und 180,5 zusammengestoßen sind.

2. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist "A[REDACTED]" in einem Teil der Krümmung jedenfalls mindestens in der Mitte des Fahrwassers gefahren und hat sich dann weiterhin an dem Ostufer gehalten, während "E[REDACTED]" bereits in dem Augenblick, als sie von der aus der Krümmung kommenden "A[REDACTED]" 300 bis 400 m entfernt war, sich auf der Ostseite befand. Da "A[REDACTED]" in der Entfernung von 300 bis 400 m aus der Mitte des Fahrwassers mit Richtung zum Ostufer fuhr, liegt entgegen der Meinung des Revisionsbeklagten ein Fall des § 33 der Deutschen Binnenschiffahrtspolizeiverordnung (BSchPVO) nicht vor.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts näherten sich beide Schiffe einander unter dem Ostufer des Flusses. Die Beibehaltung dieser Kurse mußte zum Zusammenstoß führen. Demnach war die Fahrweise durch § 34 Abs 1 BSchPVO vorgeschrieben, d.h. "A[REDACTED]" hatte ihren Steuerbordkurs unter dem Ostufer beizubehalten und "E[REDACTED]" hatte nach Steuerbord auszuweichen. Das war umso mehr geboten, als "E[REDACTED]" gemäß § 34 Abs 2 BSchPVO dem Talfahrer "A[REDACTED]" die 500 m unterhalb bei km 181 einsetzende Grube der zweiten Krümmung unter dem Ostufer überlassen mußte. Die Rechtfertigung des Beklagten, er habe "A[REDACTED]" die am Westuferliegende Grube der ersten Krümmung überlassen wollen, kann seine Fahrweise nicht entschuldigen. Im übr-

gen hatte "A[REDACTED]" nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Krümmung bei km 180 bereits vor der Begegnung beider Fahrzeuge passiert. Der Beklagte hatte keinen Anlaß, auf die bereits von "A[REDACTED]" passierte Krümmung Rücksicht zu nehmen, wohl aber auf die vor ihr liegende Krümmung bei km 181. Das war ein Grund mehr für ihn, Steuerbordkurs zu wählen.

Das Berufungsgericht hat sich der Erkenntnis, daß für den Beklagten der Steuerbordkurs geboten war, nicht verschlossen. Es folgert eine Verpflichtung zum Abweichen von dieser Regel aber aus § 5 BSchPVO. Diese fordert von beiden Beteiligten zur Vermeidung unmittelbar drohender Gefahr notfalls ein Abweichen von den Vorschriften der VO. Eine Verpflichtung zu abweichendem Handeln folgert das Berufungsgericht nur für den Führer der "A[REDACTED]". Damit verkennt es, daß der Beklagte als Führer der "E[REDACTED]" die Gefahr durch einen regelwidrigen Kurs erst herbeigeführt und genügend Zeit hatte, um bei Nichterwidern des Backbordsignals auf 300 - 400 m Abstand den vorgeschriebenen Steuerbordkurs zu wählen.

Auf der anderen Seite konnte der Führer der "A[REDACTED]", wenn mangels Feststellung das Überhören des ersten Backbordsignals der "E[REDACTED]" unterstellt werden muß, darauf vertrauen, daß "E[REDACTED]" rechtzeitig nach Steuerbord ausweichen werde. Das zweite in einer Entfernung von 100 - 150 m abgegebene Backbordsignal der "E[REDACTED]" war nicht mehr rechtzeitig genug, um der "A[REDACTED]" eine gefahrlose Kursänderung zu ermöglichen. Das nimmt anscheinend auch das Berufungsgericht an. Hiernach war allein der Beklagte in der Lage, die Gefahr sicher und rechtzeitig zu vermeiden. Die

Nichterwiderung des Backbordsignals hätte ihn auch nach § 5 der PVO zum Einschlagen des Steuerbordkurses veranlassen müssen. Er trägt allein die Schuld am Zusammenstoß.

IV. Hiernach war unter Aufhebung des Berufungsurteils das Urteil des Schiffahrtsgerichts wieder herzustellen, das nunmehr auch über die Kosten der beiden Rechtsmittelzüge zu entscheiden hat, §§ 538 Abs 1 Nr 3, 565 Abs 3 Nr 1 ZPO.

Birnbach Bock Nastelski Weiß Nörr

B e s c h l u ß

In Sachen

der Firma Dr. H. Meyer-Gerhards & Co., Gesellschaft mit
beschränkter Haftung, Reederei, vertreten durch den Ge-
schäftsführer Dr. Meyer-Gerhards, Nordseebad Borkum,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Paulsen -

gegen

den Schiffseigner Gottfried Lehmitz; Lauenburg/Elbe,
Berliner Straße 23,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Wieczorek -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs ohne münd-
liche Verhandlung am 5. November 1954 beschlossen:

Absatz 3 des am 29. Oktober 1954 verkündeten
Urteils wird gemäß § 319 ZPO dahin berichtigt, daß
er folgende Fassung erhält:

Der Rechtsstreit wird zur weiteren Verhandlung
und Entscheidung über den Betrag der Klageforderung
sowie über die Kosten der Rechtsmittelzüge an das
Amtsgericht in Emden - Schifffahrtsgericht - zurück-
verwiesen.

Birnbach

Nörr