

I ZR 90/54

Verkündet am 17. Februar 1956
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 "St. J [REDACTED]" Lagerhaus- und Schifffahrtsgesellschaft,
B [REDACTED], vertreten durch den Vorstand, daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

- 1) die N [REDACTED] S [REDACTED]-Rederij A [REDACTED] NV.
in R [REDACTED], vertreten durch die Direktion da-
selbst,
- 2) den Kapitän M.N. V [REDACTED] vom MS "De Z [REDACTED]" in
R [REDACTED], Anschrift bei der Beklagten zu 1),

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 17. Februar 1956 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Birnbach,
Dr. Bock, Dr. Christoph und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln
als Rheinschifffahrtsobergericht vom 6. Mai 1954
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des 914 t großen MS "F [REDACTED]", das eine Maschinenstärke von 480 PS hat. Die Erstbeklagte ist Eignerin des 299 t großen MS "De Z [REDACTED]". Am 26. Juni 1952 fuhr MS "F [REDACTED]" mit 690 t Ladung bei A [REDACTED] am linken Ufer des Rheins zu Berg. Als dieses Motorschiff sich zwischen dem Steiger A [REDACTED]-L [REDACTED] und dem Steiger der K [REDACTED] Rheindampfschiffahrt befand, schickte sich das in der Strommitte zu Tal kommende, vom Zweitbeklagten geführte MS "De Z [REDACTED]" an, über Backbord aufzudrehen, um am Steiger der Firma W [REDACTED] bei km 612,850 anzulegen. Im Verlaufe des Manövers kam es zu einem Zusammenstoß zwischen MS "F [REDACTED]" und MS "De Z [REDACTED]". Beide Schiffe wurden erheblich beschädigt.

Die Klägerin hat die Beklagten für einen Schaden in Höhe von 8.976,20 sfr als Gesamtschuldner in Anspruch genommen mit der Behauptung, das Aufdrehen von MS "De Z [REDACTED]" sei ohne Ankündigungssignal und so kurz vor MS "F [REDACTED]" erfolgt, daß die Anfahrung nicht habe vermieden werden können, obwohl man auf MS "F [REDACTED]" die Maschine auf äußerste Kraft zurück gestellt habe.

Die Beklagten haben die Klagebehauptungen bestritten und vorgebracht, MS "De Z [REDACTED]" habe etwa in Höhe der Hochwassermarke bei km 612,5 Signal zum Wenden über Backbord gegeben und kurz darauf in hinreichendem Abstand von MS "F [REDACTED]" in der üblichen Weise mit dem Wendemanöver begonnen. MS "F [REDACTED]" sei aber ohne Rücksicht auf das angekündigte Manöver mit voller Kraft weitergefahren und habe dadurch den Zusammenstoß verschuldet.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat nach Beiziehung der über den Unfall geführten Verklarungsakten des Amtsgerichts Duisburg-Ruhrort (3 II 14/52) und nach Ergänzung

- 3 -

der Beweisaufnahme die Klage abgewiesen.

Die Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg. Das Berufungsgericht hat zum Zwecke des Beweises auch die Akte des Amtsgerichts St.Goar 4 Cs (P) 584/52 in der Strafverfügungssache gegen den Zweitbeklagten herangezogen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihre Klagforderung weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. In Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht hat das Rheinschiffahrtsobergericht als Berufungsgericht festgestellt, daß MS "De Z [REDACTED]" sein Wendemanöver bei km 612,5 in etwa 600 m Abstand von MS "F [REDACTED]" ordnungsmäßig angekündigt und nach weiteren 50 m, etwa 250 m oberhalb der Anlegestelle W [REDACTED] - S [REDACTED], mit dem Wendemanöver begonnen hat. Nach dem unstreitigen Teil des Tatbestandes des Berufungsurteils befand sich MS "F [REDACTED]" zwischen dem Steiger der Fähre A [REDACTED] - L [REDACTED] und dem Steiger der K [REDACTED], als sich das in der Strommitte zu Tal kommende MS "De Z [REDACTED]" anschickte, über Backbord aufzudrehen. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat der Steuermann M [REDACTED] (M [REDACTED]) das in schneller Fahrt mit 12 - 14 km Stundengeschwindigkeit zu Berg kommenden MS "F [REDACTED]" schon aus etwa 550 m Entfernung, nämlich unterhalb des Steigers der K [REDACTED] (km 613,115) das Wendemanöver des MS "De Z [REDACTED]" erkannt. In diesem Augenblick betrug die Entfernung bis zu dem Ort des späteren Zusammenstoßes noch rund 300 m. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hatte sich MS "De Z [REDACTED]" im Augenblick des Zusammenstoßes mit dem Vorderschiff bis auf wenige Meter dem W [REDACTED]



S [REDACTED] (km 612,850) genähert, wobei das Hinterschiff im Winkel von etwa 45 ° ² stromwärts nach unten zeigte. Danach lag die von MS "De Z [REDACTED]" angesteuerte Anlegestelle etwa in der Mitte der rund 600 m langen Strecke, auf der die beiden Motorschiffe bei Ablauf des Manövers aufeinander zufuhren.

Das Berufungsgericht führt aus, der Unfall sei ausschließlich darauf zurückzuführen, daß auf MS "F [REDACTED]" entgegen der Vorschrift des § 47 Nr 3 der Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 (RGBl II, 41; RhSchPVO aF) auf die erkennbare Absicht des entgegenkommenden MS "De Z [REDACTED]", über Backbord aufzudrehen, zu spät durch Verminderung der Fahrtgeschwindigkeit reagiert worden sei. Bei Einleitung des Wendemanövers sei der Abstand zwischen den beiden Motorschiffen so groß gewesen, daß auf MS "De Z [REDACTED]" für das "Wenden" keine Bedenken hätten zu bestehen brauchen. Ein Unfall wäre auch sicher vermieden worden, wenn MS "F [REDACTED]" der Vorschrift des § 47 Nr 3 RhSchPVO aF entsprechend seine hohe Fahrtgeschwindigkeit von 12 - 14 km bereits am Steiger der K [REDACTED] herabgesetzt hätte. Es sei ausgeschlossen, daß MS "F [REDACTED]" dann noch 300 m zu Berg bis zum Zusammenstoß zurückgelegt hätte. Der Matrose M [REDACTED], durch den sich der Schiffsführer H [REDACTED] am Steuer des MS "F [REDACTED]" vertreten ließ, habe aber die schnelle Fahrt in dem ruhigen Wasser unbekümmert beibehalten, um schließlich noch ein fehlerhaftes, in Folge des starken Fortgangs wirkungsloses Maschinenmanöver zu unternehmen, so daß MS "F [REDACTED]" erst nach Wiederholung des Maschinenmanövers mit weiterem Zeitverlust viel zu spät hätte abgestoppt werden können.

II. Die Revision wendet sich mit mehreren Rügen wegen Verletzung des § 286 ZPO gegen die vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen. Diese Rügen sind nicht gerechtfertigt.

1) Die Revision weist darauf hin, daß die Wasserschutzpolizei auf Grund der am Unfalltage vorgenommenen Vernehmungen zu dem Ergebnis gekommen sei, der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen habe nur 350 - 400 m betragen, als MS "De Z [REDACTED]" sein Aufdreh-Manöver begonnen habe. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe unbeachtet gelassen, daß im Laufe des Verklarungsverfahrens und des Prozeßverfahrens der Ort der Abgabe des Signals 100 - 150 m weiter zurückverlegt worden sei, und habe deshalb auch nicht erörtert, warum es den wesentlich später gemachten Angaben der beteiligten Personen größeren Glauben schenke als den unter dem frischen Eindruck der Geschehnisse ein bis zwei Stunden nach dem Unfall gemachten Angaben derselben Personen.

Das Berufungsgericht hat die Akten des Amtsgerichts St. Goar in der Strafverfügungssache gegen V [REDACTED] mit den von der Wasserschutzpolizei aufgenommenen Protokollen vom 26. Juni 1952 zum Zwecke der Beweisaufnahme herangezogen und auch zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht. Bei der Würdigung des Beweisergebnisses hat sich das Berufungsgericht mit den in den Protokollen der Wasserschutzpolizei niedergelegten Zeugenaussagen und den zusammenfassenden Berichten der Wasserschutzpolizei, Station N [REDACTED], sowie des Wasser- und Schiffsamtes K [REDACTED] nicht besonders auseinandergesetzt. Hierin kann jedoch nach Sachlage kein Verstoß gegen § 286 ZPO erblickt werden. Soweit überhaupt die verhältnismäßig kurz gefaßten Protokolle der Wasserschutzpolizei und

die eingehenden Niederschriften im Verklarungsverfahren und im Prozeßverfahren sachlich voneinander abweichen, sind diese Abweichungen keineswegs derart, daß das Berufungsgericht hierzu ausdrücklich hätte Stellung nehmen müssen. Es ist richtig, daß Kapitän V [REDACTED] und Steuermann van W [REDACTED] von MS "De Z [REDACTED]" nach den polizeilichen Niederschriften vom 26. Juni 1952 erklärt haben, in der Höhe der A [REDACTED] Badeanstalt sei das Signal zum Aufdrehen über Backbord gegeben und auch das Aufdrehmanöver eingeleitet worden, während sie bei ihrer späteren Vernehmung im Verklarungsverfahren angegeben haben, das Signal zum Backbordwenden sei in Höhe der Hochwassermarke (km 612,5) gegeben worden. Nach dem Polizeibericht vom 27. Juni 1952 und der von der Wasserschutzpolizei angefertigten Skizze (Bl 11/12 der Strafakten) liegt die A [REDACTED] Badeanstalt bei km 612,550, nach der von der Klägerin eingereichten Skizze (Bl 82 GA) dagegen bei km 612,650. Abgesehen davon, daß auch dann, wenn man die Skizze der Klägerin als richtig zugrunde legt, die Entfernung zwischen Badeanstalt und Hochwassermarke . . .

. . . verhältnismäßig gering ist, kann von einer Verletzung des § 286 ZPO keine Rede sein, wenn das Berufungsgericht auf Grund der eidlichen Aussagen der Zeugen van V [REDACTED], Vo [REDACTED], J [REDACTED] W [REDACTED], C [REDACTED] W [REDACTED], R [REDACTED] und Sch [REDACTED] festgestellt hat, MS "De Z [REDACTED]" habe das Aufdrehsignal bereits bei km 612,5 gegeben. Der unbeteiligte Zeuge V [REDACTED] hat übrigens bereits bei seiner polizeilichen Vernehmung am 26. Juni 1952 angegeben, MS "De Z [REDACTED]" habe "in Höhe der Wasserstandsmarke" zum Aufdrehen angesetzt. Bei seiner eingehenden richterlichen Vernehmung im Verklarungsverfahren hat er eidlich ausgesagt, MS "De Z [REDACTED]" habe "bei der Fahrerley" (km 612,450 bis 612,550) das Signal gegeben und ungefähr bei der Hochwassermarke zwischen km 612,5 und 612,6 mit dem Aufdrehen

begonnen. Sämtliche Zeugen sind vom Erstrichter persönlich vernommen worden. Wenn das Wasser- und Schifffahrtsamt K [REDACTED] in seiner Stellungnahme vom 12. August 1952 den Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen, als MS "De Z [REDACTED]" mit seinem Aufdrehen begann, mit nur 350 - 400 m angegeben hat, so ist dies nach dem von den Vorinstanzen festgestellten Ergebnis der Beweisaufnahme unrichtig. Für das Berufungsgericht bestand danach auch kein Anlaß mehr, sich mit dieser unrichtigen Stellungnahme und den Angaben der Zeugen vor der Wasserschutzpolizei im einzelnen auseinanderzusetzen.

2) In Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht hat das Berufungsgericht auf Grund der genannten eidlichen Zeugenaussagen weiter festgestellt, MS "De Z [REDACTED]" sei nach Abgabe des Signals nur noch etwa 50 m weiter gefahren und habe dann mit dem Wenden begonnen. Danach hat das erkennbare Wendemanöver etwa bei km 612,550 begonnen. Es ist deshalb auch nicht richtig, wenn die Revision meint, nach den Feststellungen des Berufungsgerichts habe das Drehmanöver bereits bei km 612,5 begonnen.

Die Revision ist der Auffassung, das Drehmanöver habe erst wesentlich später, wahrscheinlich erst in der Gegend von km 612,7 begonnen. In diesem Zusammenhang rügt die Revision, das Berufungsgericht habe Kurs, Entfernung, Größe und Geschwindigkeit des bergwärts fahrenden Schleppzuges "E [REDACTED] C [REDACTED]" mit dem Anhang "R [REDACTED] K [REDACTED] 98" nicht berücksichtigt. Auch habe das Berufungsgericht nicht beachtet, daß MS "De Z [REDACTED]" unstreitig eine überdimensionierte Motorenstärke (299 t - 600 PS) gehabt habe. Ein solches Schiff könne ein Drehmanöver nach allgemeinen Erfahrungssätzen nahezu auf der Stelle durchführen. Hätte das Drehmanöver bei km 612,5 begonnen und wäre es

beim W-S in Höhe von km 612,850 noch nicht beendet gewesen, so würde sich daraus zwingend ergeben, daß ein besonderer Grund vorhanden gewesen sei, der aber unbeachtet geblieben sei (§ 286 ZPO). Es sei nämlich übersehen worden, daß sich das Heck des Kahns "R K 98" zur Zeit des Zusammenstoßes nur 120 - 170 m oberhalb des W-S befunden habe; MS "De Z" müsse versucht haben, den höchstens 120 - 170 m breiten Zwischenraum zwischen dem Vorderschiff von MS "F" und dem Heck von "R K 98" zu überqueren. Danach könne aber MS "De Z" sein Drehmanöver keinesfalls schon bei km 612,5 begonnen haben; denn erst nachdem "R-K 98" vorbeigefahren sei, habe mit dem "eigentlichen" Wenden begonnen werden können; vorher müsse MS "De Z" nur "beigegangen" sein.

Auch diese Verfahrensrüge ist nicht gerechtfertigt. Es kann keine Rede davon sein, daß das Berufungsgericht den Schleppzug "F C" mit "R K 98" "völlig übersehen" hätte. Das Berufungsgericht würdigt das Verhalten der Schiffsführung von MS "F" ausdrücklich im Hinblick auf jenen Schleppzug und stellt hierzu fest, daß auch "der weitab dem MS "F" vorausfahrende Kahn "R K 98", der bei dem Zusammenstoß nach der Bekundung seines Schiffers Sch 200 - 250 m oberhalb des W-S gewesen sei, kein Hindernis bedeutet habe" (BU S 8). Der Zeuge Sch hat bekundet, daß er im Augenblick des Zusammenstoßes "mit dem Vorderschiff in Höhe des Anfangs der Mauer oberhalb der Sperrholzfabrik, das sei vielleicht 200 - 250 m oberhalb vom W-S gewesen sei". Da der Kahn "R K 98" nach der Aussage des Zeugen Sch 67 m lang war (nicht 80 m, wie die Revision meint), mag das Heck des "R K 98" noch 130 - 180 m oberhalb des W-

S [REDACTED] gewesen sein. Der Zusammenstoß erfolgte aber, als sich MS "De Z [REDACTED]" dem W [REDACTED]-S [REDACTED] "mit dem Vorderschiff bis auf wenige Meter genähert hatte"; mit dem Hinterschiff lag MS "De Z [REDACTED]" dabei im Winkel von etwa 45° stromwärts nach unten (BU S 5). Da der Bug des MS "F [REDACTED]" unstreitig mit dem Hinterschiff des noch unterhalb des Wiebel-Steigers befindlichen MS "De Z [REDACTED]" zusammenstieß, war der Abstand zwischen dem Heck des Kahns "R [REDACTED] K [REDACTED] 98" und dem Bug von MS "De Z [REDACTED]" jedenfalls größer als 150 - 180 m. Der Zeuge R [REDACTED] hat bekundet, als er oberhalb des Holzlagers beim mittleren Krahn mit seinem Schleppzug ("H [REDACTED] 2") klar zur Abfahrt gewesen sei, sei "mehr als 500 m unterhalb" das Boot "F [REDACTED] C [REDACTED]" mit dem Kahn "R [REDACTED] K [REDACTED] 98" bergwärts gekommen und "weitere 500 - 600 m unterhalb dieses Schleppzuges" habe sich MS "F [REDACTED]" genähert. Auch wenn berücksichtigt wird, daß der Schleppzug eine Geschwindigkeit von nur 6 km und MS "F [REDACTED]" eine Geschwindigkeit von 12 - 14 km gehabt hat, so daß sich der Abstand zwischen diesen Fahrzeugen in der Zeit bis zum Zusammenstoß von MS "F [REDACTED]" und MS "De Z [REDACTED]" unterhalb des W [REDACTED]-S [REDACTED] vermindert hatte, war der Abstand jedenfalls so groß, daß MS "De Z [REDACTED]" noch hinter dem Heck des Kahns "R [REDACTED] K [REDACTED] 98" und vor dem MS "F [REDACTED]" das Wendemanöver durchführen konnte und durfte, um an dem W [REDACTED]-S [REDACTED] anlegen zu können. Was nach Ansicht der Revision vom Berufungsgericht übersehen worden sein soll, ist nicht geeignet, die Feststellung des Berufungsgerichts, daß mit dem Wendemanöver etwa bei km 612,550 begonnen worden sei, zu widerlegen. Jedenfalls läßt sich insoweit auch keine Verletzung des § 286 ZPO feststellen.

3) Für die tatsächliche Würdigung des Sachverhalts durch das Berufungsgericht ist die eidliche Aussage des

Matrosen M [REDACTED] von entscheidender Bedeutung. M [REDACTED] hat bereits, als er sich dem Steiger der K [REDACTED] näherte, also zwischen dem Steiger der Fähre A [REDACTED] -L [REDACTED] und dem Steiger der K [REDACTED] bemerkt, daß MS "De Z [REDACTED]" über Backbord zu wenden begann. Festgestelltermaßen ist das Wendesignal nach § 47 Nr 2 RhSchPVO aF vorher gegeben worden. Der Steiger der K [REDACTED] liegt bei km 613,115, der W [REDACTED] -S [REDACTED] bei km 612,850. Hatte MS "F [REDACTED]" in dem Zeitpunkt als Michielse den Beginn des Wendens des MS "De Z [REDACTED]" zuerst wahrnahm, den Steiger der K [REDACTED] aber noch nicht einmal erreicht, so betrug der Abstand bis zum Ort des späteren Zusammenstoßes unmittelbar unterhalb des W [REDACTED] -S [REDACTED] 300 m. Ohne Verminderung der Fahrtgeschwindigkeit von 12 - 14 km benötigte MS "F [REDACTED]" für diese Strecke also fast 1 1/2 Minuten. Vom Zeitpunkt des schon vorher gegebenen Schallsignals ab war die Strecke bis zur Unfallstelle noch größer als 300 m.

Das Berufungsgericht erblickt das entscheidende Verschulden der Schiffsführung von MS "F [REDACTED]" darin, daß die Fahrtgeschwindigkeit weder auf das Schallsignal hin noch nach dem Erkennen des Wendemanövers sofort herabgesetzt worden ist. Dies hätte bereits zwischen der A [REDACTED] -L [REDACTED] Fähre (km 612,250) und dem Steiger der K [REDACTED] (km 613,115) geschehen können. Hierzu war die Schiffsführung von MS "F [REDACTED]" nach der übereinstimmenden Auffassung der Vorinstanzen gemäß § 47 Ziff 3 RschPVO aF verpflichtet. Hätte sie hiernach rechtzeitig die Geschwindigkeit herabgesetzt, so wäre es nach der Feststellung des Berufungsgerichts ausgeschlossen gewesen, daß MS "F [REDACTED]" noch 300 m zu Berg bis zum Zusammenstoß zurückgelegt hätte; MS "De Z [REDACTED]" hätte dann ungefährdet das rechtzeitig angezeigte Wendemanöver

vor dem Eintreffen des MS "F[REDACTED]" am W[REDACTED]-S[REDACTED] durchführen können. In diesem Fall wäre ein Umsteuerungsmanöver zum Zwecke des Zurückschlagens überhaupt nicht nötig gewesen. Hierzu hat sich der Zeuge M[REDACTED] nur deshalb veranlaßt gesehen, weil er vorher nicht rechtzeitig die Maschine zum Zwecke der Geschwindigkeitsermäßigung abgestoppt hatte. Daß dieses Umsteuerungsmanöver infolge des zu starken Fortgangs fehlerhaft ausgeführt und deshalb zunächst wirkungslos blieb, ist ohne Bedeutung für den entscheidenden Verschuldensvorwurf, der allein darin besteht, daß MS "F[REDACTED]" unter Verletzung des § 47 Nr 3 RhSchPVO aF nicht rechtzeitig, d.h. nicht schon unterhalb des Steigers der K[REDACTED] die Geschwindigkeit vermindert hat. Wäre dies geschehen, so hätte übrigens auch jederzeit wirksam umgesteuert und zurückgeschlagen werden können. Auch der Zeuge Vo[REDACTED] hat den "raschen Fortgang" des MS "F[REDACTED]" beobachtet. Dies war der Grund dafür, daß er den Zusammenstoß, als MS "F[REDACTED]" sich der Höhe seines Standorts "rasch genähert" hatte, voraussah; nach der Feststellung des Berufungsgerichts "gewahrte Vo[REDACTED], daß MS "F[REDACTED]" langsamer machte, erst von dem Augenblick an, als "F[REDACTED]" mit seinem Mittelschiff in die Höhe des Standorts des Zeugen gekommen war und der Kapitän H[REDACTED] aus dem Steuerhaus heraussprang, um zum Vorderschiff zu laufen und Anker zu setzen". Nach der Aussage des Zeugen M[REDACTED] soll dieses ganze Manöver (Maschine auf "Stop", dann auf "Zurück"; Wiederanspringen auf "Voraus"; erneut "Stop" und wieder "Zurück") nur drei bis vier Sekunden gedauert haben (Bl. 32 VerklA).

Bei dieser Sachlage kommt es - entgegen der Auffassung der Revision - auch nicht darauf an, festzustellen, welche Geschwindigkeit MS "F[REDACTED]" im Augenblick des

Zusammenstoßes hatte. Hiermit brauchte sich das Berufungsgericht überhaupt nicht weiter auseinanderzusetzen. Es konnte nämlich unterstellt werden, daß MS "F [REDACTED]", wie die Klägerin behauptet hat, "praktisch ständig war, als der Zusammenstoß erfolgte". Dabei konnte auch dahingestellt bleiben, ob dies im wesentlichen schon auf das Manöver des Zurückschlagens oder entscheidend auf die Wirkung des Ankersetzens zurückzuführen war. Es kommt auch nicht darauf an, ob es unmöglich war, ein Schiff von der Bauart und Motorenstärke des MS "F [REDACTED]" bei einer Ladung von 690 t auf 300 m ständig zu machen. MS "F [REDACTED]" brauchte bis zum W [REDACTED]-S [REDACTED] keineswegs "völlig zum Halten" gebracht zu werden, wenn es nur vorher rechtzeitig seine Geschwindigkeit verminderte. Es kann auch ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß die ordnungsmäßige Umsteuerung (ohne "Kurzschaltung") des MS "F [REDACTED]" bei einer Geschwindigkeit von 12 bis 14 km etwa 30 Sekunden in Anspruch nimmt. Es ist weiter auch richtig, daß MS "De Z [REDACTED]" das Wendemanöver nicht hätte ankündigen und einleiten dürfen, wenn sich hierdurch für MS "F [REDACTED]" ein Zwang zum Zurückschlagen ergeben hätte. Eine solche Pflicht besteht für den Gegenfahrer grundsätzlich nicht. Bei einem Abstand von mindestens 300 m bis zu dem Ort des späteren Zusammenstoßes hätte es nach den getroffenen Feststellungen aber ohne weiteres genügt, wenn die Geschwindigkeit nach § 47 Nr 3 RhSchFVO aF vermindert worden wäre.

Es kann kein Verfahrensverstoß darin erblickt werden, daß das Berufungsgericht zu dieser Beurteilung des Sachverhalts ohne Zuziehung eines Sachverständigen gelangt ist. Beide Vorinstanzen verfügen in Schiffsahrtsachen über eine besondere Sachkunde. Die Würdigung des vorliegenden Kollisionsfalles bietet auch den ganzen

Umständen nach nichts Ungewöhnliches hinsichtlich der Beantwortung der Frage, ob MS "F[REDACTED]" bei einer Bergfahrt auf eine Entfernung von 300 m hin die Fahrt - auch ohne Zurückschlagen - rechtzeitig so weit hätte vermindern können, daß der Zusammenstoß beim W[REDACTED]-S[REDACTED] vermieden worden wäre. Es liegt jedenfalls nichts dafür vor, daß sich wegen der Bauart, Motorenstärke, Ladung und Geschwindigkeit des MS "F[REDACTED]" eine irgendwie ungewöhnliche Situation ergeben hätte, zu deren Beurteilung sich das Berufungsgericht - auch angesichts der Würdigung durch das sachkundige Rheinschiffahrtsgericht - eine ausreichende eigene Sachkunde ohne Verletzung des § 286 ZPO nicht hätte zutrauen dürfen. Die hierzu von der Revision erhobene Verfahrensrüge ist deshalb nicht gerechtfertigt.

Wenn das Wasser- und Schiffsahrtsamt K[REDACTED] in der Stellungnahme vom 12. August 1952 die Auffassung vertreten hat, es sei "wohl selbstverständlich", daß MS "F[REDACTED]" auf der kurzen Strecke" praktisch nicht zum Stillstand zu bringen sei, so spricht dies nicht gegen die Sachkunde des Berufungsgerichts; denn das Wasser- und Schiffsahrtsamt geht dabei von einem anderen Tatbestand aus, indem es annimmt, daß der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen beim Beginn des Wendemanövers nur 350 - 400 m betragen habe. Im übrigen bezieht sich diese Äußerung ersichtlich auch nur auf das Maschinenmanöver des "letzten Augenblicks".

MS "De Z[REDACTED]" durfte sich bei Einleitung seines Wendemanövers auch darauf verlassen, daß MS "F[REDACTED]" sich vorschriftsmäßig verhalten würde. Bei einem den § 47 Nr 3 RhSchPVO aF entsprechenden Verhalten wären ein Zurückschlagen und eine Umsteuerung überhaupt nicht

erforderlich gewesen. Deshalb sind auch alle weiteren Rügen der Revision ungerechtfertigt, die sich auf mangelnde Feststellung der Geschwindigkeit von MS "F [REDACTED]" im Augenblick des Zusammenstoßes und auf die angebliche Unmöglichkeit, MS "F [REDACTED]" auf einer Strecke von 300 m "völlig zum Halten zu bringen", beziehen. Auf die hierzu beantragten Beweiserhebungen, wie Ortsbesichtigung und Gutachten eines Sachverständigen der Maschinenkunde, konnte es also nicht ankommen.

Nach alledem ist auch die vom Berufungsgericht getroffene Feststellung, der Matrose M [REDACTED] habe "die schnelle Fahrt in dem ruhigen Wasser unbekümmert beibehalten", aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Hierin liegt nur der nach dem festgestellten Sachverhalt berechnete Vorwurf, daß die Fahrtgeschwindigkeit nicht schon vor dem Maschinenmanöver des "letzten Augenblicks" rechtzeitig herabgesetzt wurde. Ob der Matrose M [REDACTED] später noch in der Lage gewesen wäre, durch ein Zurückschlagen, das nach der Darstellung der Klägerin bei ordnungsmäßiger Ausführung nach dem Abstoppen ein Abwarten von 20 - 30 Sekunden erfordert hätte, den Zusammenstoß zu verhindern, kann dahingestellt bleiben. Im übrigen hätte der Matrose M [REDACTED] aber gerade im Hinblick darauf, daß das Manöver des Zurückschlagens bei dem vorgeschriebenen Abwarten von 20 - 30 Sekunden nach der Stoppstellung eine gewisse Zeit erforderte und auch sonst erfahrungsgemäß Schwierigkeiten bereiten konnte, auf eine rechtzeitige Verminderung der Geschwindigkeit bedacht sein müssen und es überhaupt nicht erst auf ein Zurückschlagen als Manöver des letzten Augenblicks ankommen lassen dürfen.

III. In sachlichrechtlicher Hinsicht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe zu Unrecht die Vorschrift des

§ 47 RhSchPVO aF angewendet; da MS "De Z [REDACTED]" gar nicht habe wenden, sondern beim Wiebel-Steiger anlegen wollen, habe es den gesamten Strom "überqueren" müssen; damit sei aber ein Fall des § 46 Nr 2 RhSchPVO aF gegeben.

Auch diese Rüge ist unbegründet.

1) Die Klägerin hat zwar behauptet, MS "De Z [REDACTED]" habe "kopfvor" am W [REDACTED]-S [REDACTED] anlegen und demzufolge überhaupt nicht wenden wollen. Diese Behauptung ist aber nach dem vom Berufungsgericht rechtsfehlerfrei festgestellten Ergebnis der Beweisaufnahme eindeutig widerlegt worden. Von einem verbotenen "Kreuzen" oder "Überqueren" im Sinne des § 46 Nr 2 RhSchPVO aF kann deshalb keine Rede sein. Es ist auch nicht richtig, wenn die Revision ausführt, das Vorbringen der Klägerin sei von den Beklagten überhaupt nicht bestritten worden. Die Beklagten haben vielmehr stets behauptet, daß MS "De Z [REDACTED]" über Backbord habe wenden und mit dem Vorderschiff bergwärts am W [REDACTED]-S [REDACTED] habe anlegen wollen. Die hierzu vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen sind völlig eindeutig und lassen auch keinerlei Verfahrensverstoß (§ 286 ZPO) erkennen.

2) Rechtsirrig ist ferner die Auffassung der Revision, ein Fall des "Überquerens" des Stromes habe auch dann vorgelegen, wenn MS "De Z [REDACTED]" mit dem Vorderschiff bergwärts habe anlegen wollen. Es ist an sich richtig, daß eine Querfahrt auch dann angenommen werden kann, wenn der Drehkreis ohne Not ausgedehnt wird oder wenn nur ein Teil des Fahrwassers überquert wird. Hierzu gehört aber nicht ein Wendemanöver, bei dem notwendigerweise stets ein Teil des Stromes gequert werden muß. Der Hinweis der Revision auf die Entscheidung des Berufungsgerichts vom

20. März 1952 - 3 U 58/51 - geht schon deshalb fehl, weil diese Entscheidung einen anders gearteten Sachverhalt betrifft: Ein aus dem K[REDACTED] Hafen geschleppten Kahn wurde nicht linksrheinisch, wo genügend Platz war, sondern erst am rechten Ufer zu Berg gewendet (vgl. Wassermeyer, Kollisionsprozeß 2. Aufl. S. 209 Note 3). Die in dieser Entscheidung dargelegten Grundsätze können nicht schon stets dann Anwendung finden, wenn ein Motorschiff aufdrehen will, um anschließend an einem Steiger anzulegen. Es ist nämlich nicht richtig, daß durch das Anlegen allein immer schon eine einen Teil des Fahrwassers sperrende "Querfahrt" im Sinne des § 46 Nr. 2 RhSchPVO aF unternommen werde, die zur Durchführung des reinen Wendens nicht erforderlich sei. Ein echtes Wendemanöver kann - ohne Verstoß gegen § 46 Nr. 1 und 2 RhSchPVO aF - nicht nur von einem stillliegenden Fahrzeug mit einem Ablegemanöver eingeleitet werden (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 14. Oktober 1955 - I ZR 5/54 -), sondern entsprechend auch von einem in Fahrt befindlichen Schiff mit einem Anlegemanöver abgeschlossen werden.

Im vorliegenden Fall hat MS "De Z[REDACTED]" festgestelltermaßen aus der Strommitte heraus das Aufdrehmanöver vorgenommen. Da der Strom bei Andernach eine Breite von 300 m hat, kann dieses Aufdrehmanöver, das mit dem Anlegen am W[REDACTED]-S[REDACTED] enden sollte, nicht als übermäßige Ausdehnung des Drehkreises angesehen werden, und zwar auch dann nicht, wenn es dem MS "De Z[REDACTED]" bei vollem Einsatz seiner - nach der Behauptung der Klägerin überdimensionierten - Maschinenkraft möglich gewesen wäre, das Aufdrehmanöver noch so weit vor dem linken Ufer zu beenden, daß die dort in einem Abstand von 50 - 60 m vom Ufer bergwärts fahrenden Schiffe nicht behindert worden wären; mit einem solchen ungewöhnlich eng ausgeführten Drehkreis konnten und durften die Gegenfahrer keineswegs rechnen.

Sie mußte vielmehr bei einem solchen Wendemanöver - gerade auch, wie im vorliegenden Fall, beim Vorhandensein von Anlegestellen - immer damit rechnen, daß es zum Zwecke des Anlegens ausgeführt wurde.

IV. Die Revision wendet sich weiter gegen die Anwendung des § 47 Nr 2 und 3 RhSchPVO aF und meint, wenn § 47 überhaupt anzuwenden sei, liege ein Fall des § 47 Nr 1 vor. Ob MS "De Z [REDACTED]" das Aufdrehmanöver über Backbord nach § 47 Nr 1 RhSchPVO aF - also auch ohne Ankündigung durch Schallsignale - hätte vornehmen dürfen, kann hier dahingestellt bleiben, weil MS "De Z [REDACTED]" sein Wendemanöver ordnungsmäßig durch Schallsignale angekündigt hat. Hinsichtlich der Zulässigkeit des Wendebeginns ist der Rechtsprechung des Berufungsgerichts beizutreten, die auch im Einklang mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts steht (RGZ 172,92; vgl hierzu auch die Entscheidung des erkennenden Senats vom 14. Oktober 1955 - I ZR 5/54 - unter II 1 und 2; Wassermeyer aaO Seite 209 ff mit Nachweisen). Danach darf das Wenden begonnen werden, "wenn andere Berg- oder Talfahrer sich noch in einer solchen Entfernung befinden, daß sie durch eine unter den gegebenen Umständen als zumutbar zu betrachtende Geschwindigkeitsermäßigung eine Anfahrung vermeiden können". Nach § 47 Nr 1 RhSchPVO aF ist das Wenden nur dann schlechthin verboten, wenn durch das Wenden eine Gefahr entstehen kann, d.h. wenn nach der allgemeinen nautischen Erfahrung die nicht fernliegende Möglichkeit besteht, das wendende Schiff selbst oder ein anderes Fahrzeug oder eine Einrichtung am Ufer oder eine Person werde einen Schaden erleiden (RGZ 172,92 (967)). Nach dem rechtsfehlerfrei festgestellten Sachverhalt hat eine solche Gefahrenlage bei Beginn des Wendemanövers nicht vorgelegen.

Die vom Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei angewendete Vorschrift des § 47 Nr 2 RhSchPVO aF regelt den Fall, daß durch das Wenden der übrige Verkehr gestört oder behindert werden kann. Wie das Reichsgericht aaO zutreffend ausgeführt hat, ist ein solcher Fall gegeben, wenn zunächst zwar noch keine Gefahrenlage geschaffen wird, aber die Möglichkeit besteht, daß der Ablauf der nach nautischen Grundsätzen zu erwartenden weiteren Bewegungen eines Schiffes in irgend einer Weise beeinträchtigt wird, weil dann, wenn das andere Schiff die von ihm begonnenen oder erkennbar eingeleiteten Bewegungen unverändert fortsetzen würde, im weiteren Verlauf eine Gefahrenlage entstehen könnte, und daß andere Schiffe daher, um das zu vermeiden, ihren Kurs ändern oder die Fahrtgeschwindigkeit herabsetzen müssen. Der Schiffer hat bei seinem Entschluß, ob und wann er wenden will und wie er das Wendemanöver gegebenenfalls durchführen will, die allgemeine Sorgfaltspflicht des § 4 RhSchPVO aF zu beachten; § 47 Nr 2 gibt ihm nur noch die besondere Anweisung, das beabsichtigte Manöver durch ein Signal anzukündigen.

Diese von der Rechtsprechung zu § 47 RhSchPVO aF entwickelten Rechtsgrundsätze haben in der neuen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 ihre volle Bestätigung gefunden (vgl Wassermeyer aaO S 224 zu § 46). Nach § 46 Nr 2 und 3 RhSchPVO nF ist ein Wenden zu Berg (Aufdrehen) auch dann zulässig, wenn andere Fahrzeuge durch das beabsichtigte Manöver gezwungen werden, ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern, damit das Wenden ohne Gefahr geschehen kann.

Nach dem von MS "De Z [REDACTED]" gemäß § 47 Nr 2 RhSchPVO aF ordnungsmäßig abgegebenen Signal war MS "F [REDACTED]"

nach § 47 Nr 3 verpflichtet, seine Geschwindigkeit so weit zu vermindern, daß das Wenden ohne Gefahr hätte ausgeführt werden können. Dabei kam es, wie bereits in anderem Zusammenhang dargelegt wurde, nicht darauf an, ob MS "F [REDACTED]" bis zum Schnittpunkt der Kurse zum völligen Halten gebracht werden konnte. Das wendende Schiff kann grundsätzlich nicht verlangen, daß die Gegenfahrer halten müssen, um das beabsichtigte Drehmanöver nicht zu gefährden. Es kommt nur darauf an, ob der Gegenfahrer eine sonst möglicherweise durch das beabsichtigte Drehmanöver entstehende Gefahr durch entsprechende Verminderung der eigenen Geschwindigkeit vermeiden kann. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall festgestellt worden. Der Matrose M [REDACTED] von MS "F [REDACTED]" hätte sogar - ohne Rücksicht auf das überhörte Schallsignal von MS "De Z [REDACTED]" - nach dem Wahrnehmen des Wendemanövers auf eine Entfernung von mindestens 300 m bis zum Ort des Zusammenstoßes durch rechtzeitige Fahrtverminderung jede Gefahr für das von MS "De Z [REDACTED]" eingeleitete Wendemanöver vermeiden können. Die Revision meint zwar, dem MS "F [REDACTED]" habe bis zu dem Ort des Zusammenstoßes eine - zu kurze - Strecke von nur 150 - 200 m für derartige Manöver zur Verfügung gestanden. Diese Auffassung ist aber durch den rechtsfehlerfrei festgestellten Sachverhalt eindeutig widerlegt. Der entscheidende Vorwurf gegen die Schiffsführung von MS "F [REDACTED]" besteht nicht darin, daß dieses Motorschiff "nicht frühzeitig genug zurückgeschlagen" habe, sondern vielmehr darin, daß die Schiffsführung es unterlassen hat, rechtzeitig jede

Gefahr eines Zusammenstoßes durch entsprechende Verminderung der Fahrtgeschwindigkeit zu vermeiden. Es ist eben nach den tatsächlichen Feststellungen nicht richtig, daß MS "F [REDACTED]" auf die Einleitung des Drehmanövers durch MS "De Z [REDACTED]" sofort reagiert" habe, wie die Revision meint. Wäre dies der Fall gewesen, so hätte MS "De Z [REDACTED]" das Wenden ohne Gefahr durchführen können.

Nach alledem hat das Berufungsgericht den festgestellten Sachverhalt rechtlich zutreffend nach § 47 Nr 2 und 3 RhSchPVO aF beurteilt.

V. Ob der Schiffsführung von MS "F [REDACTED]" auch noch ein Vorwurf daraus gemacht werden kann, daß das Wendesignal von MS "De Z [REDACTED]" nicht gehört worden ist, braucht in diesem Rechtsstreit nicht entschieden zu werden. Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Frage bejaht. Das Berufungsgericht hat hierzu nicht ausdrücklich Stellung genommen. Da der Zeuge M [REDACTED] festgestelltermaßen nach seiner eigenen eidlichen Aussage die Einleitung des Wendemanövers durch MS "De Z [REDACTED]" bereits unterhalb des Steigers der K [REDACTED] bemerkt hat, kann es auf die Wahrnehmung des vorher abgegebenen Schallsignals insofern nicht mehr entscheidend ankommen, als von diesem Zeitpunkt an - auch nach § 4 RhSchPVO aF - die Schiffsführung von MS "F [REDACTED]" immer noch für eine hinreichende Geschwindigkeitsermäßigung hätte sorgen können und müssen.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge
aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde Birnbach Bock Christoph Nörr