

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

T E I L -

URTEIL

II ZR 181/67

Verkündet am

7. Juli 1969

H e i l ,
Justizhauptsekretär.

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

im dem Rechtsstreit

1.

2.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

gegen

1.

2.

3.

Klägerinnen und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. Juni 1969 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten zu 1 gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobbergerichts Köln vom 30. Juni 1967 wird insoweit zurückgewiesen, als das genannte Urteil den Anspruch der Klägerinnen gegen die Gemeinschuldnerin (frühere Beklagte zu 1) auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das TMS "Adi II" dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat.

Die Revision des Beklagten zu 2 gegen das bezeichnete Urteil wird zurückgewiesen.

Die Kostenentscheidung bleibt dem Schlußurteil vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. Oktober 1964 stießen gegen 19.40 Uhr auf dem Rhein bei km 759,8 das zu Berg kommende MS "Alpina 1" (57,5 m lang; 434 t; beladen mit 230 t) und ein Talschleppzug, bestehend aus TMS "Adi II" (72 m lang; 802 t; leer) und dem backbordseits gemehrten TSK "Echo II" (85,22 m lang; 1499 t; leer) in der Nähe des linken Ufers zusammen. Hierbei wurden alle drei Schiffe und ein Teil der Ladung des MS "Alpina 1" beschädigt.

Die Klägerin zu 1 ist Eignerin des MS "Alpina 1". Die Klägerinnen zu 2 und 3 hatten je eine Partie der Ladung des genannten Schiffes versichert. Der früheren Beklagten zu 1, die sich jetzt im Konkurs befindet und an deren Stelle ihr Konkursverwalter getreten ist, gehört das TMS "Adi II". Der Beklagte zu 2 hat dieses Schiff am Unfalltag verantwortlich geführt. Die Gemeinschuldnerin hat das TMS "Adi II" nach Kenntnis der Klagforderung zu einer neuen Reise ausgesandt.

Die Klägerinnen fordern von den Beklagten, die Klägerinnen zu 2 und 3 aus abgetretenem oder übergegangenem Recht, Schadensersatz in Höhe von insgesamt DM 70.248,32 sowie von dem Beklagten zu 1 Duldung der Zwangsvollstreckung in das TMS "Adi II" wegen dieses Betrages. Sie werfen den Führungen der beiden Schiffe des Schleppzuges unter anderem vor (der Schadensersatzanspruch der Klägerinnen gegen Eigner und Schiffsführer des TSK "Echo II" ist Gegenstand der Parallelsache II ZR 193/67), daß der Schleppzug nicht entsprechend der auf große Entfernung mit dem Blinklicht gegebenen Kursweisung des Bergfahrsers eine Steuerbordbegegnung durchgeführt habe, sondern etwa 600 m vor der Begegnung in Schräglage geraten und mit Steuerbordkurs in die Steuerbordseite des MS "Alpina 1" hineingefahren sei.

Die Beklagten bestreiten das gesamte Klagvorbringen und schildern den Unfallhergang wie folgt:

MS "Alpina 1" habe bei der Annäherung des rechtsrheinisch fahrenden Schleppzuges kein Blinklicht gezeigt und ihm damit den Weg für eine Backbordbegegnung gewiesen. Auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen habe die Führung des Bergfahrsers entgegen der ursprünglichen Kursweisung das



Blinklicht eingeschaltet, Backbordkurssignal mit dem Typhon gegeben und Kurs zum rechten Ufer genommen. Der Schleppzug habe auf die kurze Entfernung seinen Kurs nicht mehr ändern können, worauf es trotz Zurückschlagens von TMS "Adi II" zu dem Zusammenstoß gekommen sei.

Beide Vorinstanzen haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Nach Einlegung der Revision, jedoch vor Eingang der Revisionsbegründung ist über das Vermögen der damaligen Beklagten zu 1 das Konkursverfahren eröffnet worden. In der Revisionsverhandlung hat der Konkursverwalter als jetziger Beklagter zu 1 das Verfahren insoweit aufgenommen, als die Klägerinnen "die dingliche Haftung des TMS "Adi II" geltend" gemacht haben. Er beantragt, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils in diesem Umfang die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das TMS "Adi II" abzuweisen. Außerdem verfolgt der Beklagte zu 2 mit seiner Revision den Antrag auf Abweisung des gegen ihn gerichteten Klagebegehrens weiter. Demgegenüber beantragen die Klägerinnen, die mit der Aufnahme des Verfahrens durch den Beklagten zu 1 einverstanden sind, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Gegen die Aufnahme des Verfahrens durch den Beklagten zu 1 in der Revisionsverhandlung bezüglich des Duldungsanspruchs und gegen die Zulässigkeit seiner Revision bestehen keine rechtlichen Bedenken (§ 11 KO, §§ 3, 4 Abs. 1 Nr. 3, § 102 Nr. 5 Abs. 2 BSchG; §§ 250, 295 ZPO; RGZ 78, 343).

II. 1. Das Berufungsgericht hat auf Grund der eidlichen Aussage des Matrosen W [REDACTED] (MS "Alpina 1") festgestellt, daß der Schleppzug den ihm von dem Bergfahrer durch Einschalten des Blinklichts gewiesenen Weg nicht eingehalten und in der letzten Unfallphase Kurs auf den Bergfahrer genommen habe. Als Grund für dieses Verhalten nimmt das Berufungsgericht an, daß die Führung des Schleppzuges die rechtzeitige Kursweisung des Bergfahrers übersehen habe.

Rechtlich wirft das Berufungsgericht der Führung des Schleppzuges mithin einen Verstoß gegen § 4 RheinSchPolVO vor.

2. Gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision mit einer Reihe von Verfahrensrügen. Diese sind nicht begründet.

a) Das Berufungsgericht hat bei der Würdigung der Aussage des Zeugen W [REDACTED] erwogen, daß er zwar vor seiner Vernehmung aus den Diensten der Klägerin zu 1 ausgeschieden war, jedoch als ehemaliges Mitglied der Besatzung des MS "Alpina 1" noch immer interessiert gewesen sein konnte, die Führung des genannten Schiffes zu entlasten. Das Berufungsgericht hat ferner bei der Beurteilung der Glaubwürdigkeit der Bekundungen des Zeugen W [REDACTED] in Betracht gezogen, daß er erst knapp zwei Jahre nach dem Zusammenstoß vernommen worden ist und ein derartiger Zeitraum geeignet sein kann, Erinnerungslücken bei einem Zeugen entstehen zu lassen oder Zweifel an seiner Fähigkeit, sich sicher zu erinnern, hervorzurufen. Wenn es trotz dieser Bedenken der Schilderung des Zeugen in den für den Unfallhergang bedeutsamen Punkten geglaubt und ihr den Vorzug vor den Angaben der Besatzung des Schleppzuges und der Aussage der Zeugin S [REDACTED] (Ehefrau des Schiffsführers von TMS "Adi II") gege-

ben hat, so kann hierin allein keine Verletzung des § 286 ZPO gesehen werden. Auch ist nach dem Vortrag der Parteien in den Vorinstanzen, insbesondere nach den Einlassungen der Beklagten nicht ersichtlich, inwiefern den Zeugen W. an dem Schiffsunfall ebenfalls ein Verschulden treffen soll, so daß die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe bei der Würdigung der Aussage des Zeugen auch diesen Gesichtspunkt heranziehen müssen, ins Leere geht.

b) Das Berufungsgericht legt die eidliche Aussage des Zeugen W. seinen Feststellungen deshalb zugrunde, weil für ihre Richtigkeit "ein höherer Grad objektiver Wahrscheinlichkeit" spreche als für die Angaben der Besatzung des Schleppzuges und der Zeugin S. Es stützt diese Auffassung im wesentlichen auf die Erwägung, daß das von W. geschilderte Verhalten der Führung des MS "Alpina 1" unter den im Streitfall gegebenen Umständen nicht nur der üblichen Handlungsweise eines Bergfahrsers entsprochen, sondern für die Führung des genannten Schiffes auch kein vernünftiger Anlaß bestanden habe, einen anderen Kurs als den der vorausfahrenden Bergfahrsers einzuschlagen und dem Talschleppzug einen anderen Begegnungskurs als diese zu weisen; hingegen wäre nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts das Verhalten der Führung des Bergfahrsers völlig unverständlich, wenn man den Bekundungen der Besatzung des Schleppzuges und der Zeugin S. folge.

Auch diese Darlegungen des Berufungsgerichts verstößen nicht gegen § 286 ZPO. Sie gehen weder von falsch verstandenen Voraussetzungen für das Vorliegen eines Anscheinsbeweises aus, noch beruhen sie auf nicht bestehenden Erfahrungssätzen; sie stehen ferner nicht in einem unlösbaren

Widerspruch zu anderen Erwägungen des Berufungsgerichts. Sie bringen lediglich zum Ausdruck, daß das Berufungsgericht im Streitfall der Zeugenaussage, die mit dem gewöhnlichen oder natürlicherweise zu erwartenden Ablauf bestimmter Vorgänge übereinstimmt, den Vorzug vor Angaben gibt, welche das Verhalten eines Dritten völlig unverständlich erscheinen lassen.

c) Nicht zutreffend ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe ohne hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte festgestellt, die Führung des MS "Alpina 1" habe das Blinklicht rechtzeitig eingeschaltet. Die Revision beachtet in diesem Zusammenhang nicht die Aussage des Zeugen W [REDACTED]. Danach hat MS "Alpina 1" dem Schleppzug das Blinklicht gezeigt, ehe bei der Führung des Schiffes eine Unklarheit über den Kurs des Schleppzuges (Entfernung in dem letzterwähnten Zeitpunkt etwa 600 m) entstanden ist. Da ferner das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler die Gründe dargelegt hat, die für die Bejahung der Glaubwürdigkeit des Zeugen leitend gewesen sind, brauchte es nicht, wie die Revision weiter rügt, noch besonders auf die Stärke des Blinklichts des Bergfahrs und die Bekundungen der Besatzung des Schleppzuges sowie die Aussage der Zeugin S [REDACTED] über den Zeitpunkt der Abgabe des Kurssignals einzugehen. Das Berufungsgericht hat auch erwogen, daß auf MS "Alpina 1" das Einschalten des Blinklichts vergessen worden sein könnte, diese Möglichkeit jedoch ausgeschlossen. Überdies berücksichtigt die Revision in diesem wie auch in anderem Zusammenhang nicht hinreichend, daß es für eine einwandfreie Würdigung der Sach- und Rechtslage durch das Berufungsgericht keineswegs eines ausdrücklichen Eingehens auf jedes einzelne Vorbringen der Parteien oder jede einzelne Zeugenaussage oder jedes einzelne Beweismittel und einer

eingehenden Auseinandersetzung damit bedarf, sofern sich nur ergibt, daß eine sachentsprechende Beurteilung überhaupt stattgefunden hat (BGHZ 3, 162, 175). Letztere ist im Streitfall aber ohne weiteres dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe zu entnehmen.

d) Das Berufungsgericht war nicht genötigt, ein Sachverständigengutachten darüber zu erheben, daß sich auf Grund der Beschädigungen des MS "Alpina 1" der Schiffszusammenstoß nicht so abgespielt haben könne, wie ihn die Klägerin behauptet, insbesondere der Zeuge W. [REDACTED] geschildert hat. Es konnte auf Grund eigener Sachkunde zu der Auffassung gelangen, daß aus den Beschädigungen des MS "Alpina 1" im Hinblick auf die in der letzten Phase des Unfalls gesteuerten Kurse keine zuverlässigen Schlüsse auf den wirklichen Ablauf des Unfallhergangs möglich seien.

e) Das Berufungsgericht hat auch nicht, wie die Revision meint, bei der Würdigung des Beweisergebnisses übersehen, daß in einzelnen Punkten Widersprüche zwischen der Aussage des Zeugen W. [REDACTED] und den Angaben des Schiffsführers von MS "Alpina 1" vor der Wasserschutzpolizei bestehen. Wenn es trotzdem die Bekundungen des Zeugen W. [REDACTED] zu dem eigentlichen Unfallhergang aus den bereits dargelegten Gründen für glaubhaft gehalten hat, so ist dies aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

f) Alle weiteren Angriffe der Revision, die letztlich nur zum Ziele haben, das Ergebnis der dem Berufungsgericht vorbehaltenen Beweiswürdigung zugunsten der Beklagten zu ändern, sind, wie ihre Prüfung ergeben hat, ebenfalls unbegründet.

III. Nach den vorstehenden Ausführungen kommt es im Streitfall auf die Hilferwägung des Berufungsgerichts nicht an, wonach die Führung des Schleppzuges auch dann nautisch fehlerhaft gehandelt habe, wenn man ihr Verhalten nach den Angaben der Schleppzugbesatzung beurteile. Einer Prüfung der hiergegen erhobenen Angriffe der Revision bedarf es daher nicht.

IV. 1. Das Berufungsgericht hält eine schuldhafte Handlungsweise der Führung des MS "Alpina 1" nicht für erwiesen. Es führt aus:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme, insbesondere im Hinblick auf die Aussage des Zeugen W■■■■, könne nicht festgestellt werden, daß die Führung des Bergfahrers den festgelegten Kurs verlassen oder dem Talschleppzug verspätet einen anderen Kurs gewiesen habe oder einen der eigenen Weisung widersprechenden unklaren Kurs gefahren sei. Auch wäre es für Schiffsführer Brutsche (MS "Alpina 1") zu riskant gewesen, wenn er den festgelegten Begegnungskurs verlassen hätte, um ein Hineinfahren in den Drehkreis des zunächst von ihm vermuteten Wendemanövers des Schleppzuges zu vermeiden. Schließlich habe er, als die Gefahr eines Zusammenstoßes erkennbar geworden sei, zurückgeschlagen, ohne mit dem Schiff zu verfallen.

2. Die - wenn auch teilweise knappen - Ausführungen des Berufungsgerichts halten den Angriffen der Revision stand. Diese gehen im wesentlichen dahin, daß Brutsche zunächst die Lage hätte klären müssen, sobald er vermutet habe, der Schleppzug wolle aufdrehen. Ihm falle daher ein Verstoß gegen §§ 4, 38 Nr 4 RheinSchPolVO zur Last. Dem ist nicht zu folgen.

Das Berufungsgericht hat, wenn auch in anderem Zusammenhang, ohne Rechtsverstoß ausgeführt, daß die Schilderung des Zeugen W. in den für den Unfallverlauf wesentlichen Punkten glaubhaft sei. Der Zeuge hat aber - übrigens in Übereinstimmung mit den Angaben des Schiffsführers Br., auf die die Revision ihre Angriffe gegen die Verneinung eines Mitverschuldens der Führung des MS "Alpina 1" durch das Berufungsgericht stützt - auf eine Entfernung von rund 600 m nur noch das rote Positionslicht des Schleppzuges gesehen. Der Schleppzug fuhr mithin spätestens von diesem Zeitpunkt an Steuerbordkurs. Die Steuerbordschräglage des Schleppzuges deutete Schiffsführer Br., wie ihm nach den Ausführungen des Berufungsgerichts nicht zu widerlegen ist, zunächst aber dahin, daß der Schleppzug über Steuerbord aufdrehen wolle. Diese Annahme kann Br. nicht zum Vorwurf gemacht werden. Der Schleppzug konnte bei einer Entfernung von 600 m ohne Gefährdung des MS "Alpina 1" aufdrehen; ferner konnte der entgegen der Kursweisung des Bergfährers nach Steuerbord gerichtete Kurs des Schleppzuges der Führung des MS "Alpina 1" den Schluß auf ein derartiges Manöver nahelegen, zumal der Schleppzug zu diesem Zeitpunkt unstreitig kein Blinklicht (§ 39 Nr. 2 RheinSchPolVO) zeigte. Schiffsführer Brutsche brauchte deshalb zunächst kein Achtungssignal (§§ 4, 24 Nr. 1 a RheinSchPolVO) oder ein Schallzeichen nach § 38 Nr. 4 RheinSchPolVO zu geben. Daran ändert auch nichts der Umstand, daß er ein Aufdrehsignal des Schleppzuges (§ 46 Nr. 2 RheinSchPolVO) nicht gehört hat. Ob die Führung des Schleppzuges unter den gegebenen Umständen überhaupt zur Abgabe eines derartigen Signals verpflichtet gewesen wäre, ist nicht dargelegt. Sobald Br. aber erkannt hat, daß der Schleppzug nicht aufdrehte, sondern Kollisionskurs fuhr, hat er nach den Feststellungen des Berufungsgerichts unverzüglich das nach § 38 Nr. 4 RheinSchPolVO vorgeschriebene Schallzeichen gegeben, Kurs

nach Backbord genommen, zurückgeschlagen und damit alle nach Lage der Verhältnisse gebotenen und möglichen Maßnahmen getroffen.

V. Hiernach erweisen sich die Revision des Beklagten zu 2 und die Revision des Beklagten zu 1 bezüglich des Antrages der Klägerinnen auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff "Adi II" als unbegründet. Sie waren daher durch Teilurteil (§ 301 ZPO) zurückzuweisen, da das Verfahren bezüglich des persönlichen Anspruchs gemäß § 114 BSchG unterbrochen bleibt (§§ 12, 146 Abs. 3 KO). Infolgedessen kann auch über die Kosten der Revisionsinstanz nicht entschieden werden. Die Entscheidung über sie war dem Schlußurteil vorzubehalten.

Liesecke

Dr. Schulze

Bundesrichter Fleck
ist beurlaubt und
kann daher nicht
unterschreiben

Liesecke

Stempel

Dr. Bauer