

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 104/69

URTEIL

Verkündet am

29. November 1971
Werner,
Justizhauptsekretär
**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der offenen Handelsgesellschaft A. und H. H. [REDACTED],
Ha [REDACTED], V [REDACTED], vertreten durch ihre Gesellschafter
Adolf und Herrmann H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. den Reeder Roelf P [REDACTED],
A [REDACTED],
2. den Kapitän Willem Ha [REDACTED], Motorschiff "F [REDACTED]",
c/o R. Pi [REDACTED], A [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

15

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. November 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 5. Juni 1969 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Motorbarkasse der Klägerin "L" (3,9 t) ist am 22. Dezember 1965 (zwischen 6.20 und 6.25 Uhr) im Hafen Ham zwischen Baumwall und Reiherstieg mit dem Küstenmotorschiff "F" (369,7 t) des Beklagten zu 1, geführt vom Beklagten zu 2, zusammengestoßen und gesunken. "L" kam aus dem Reiherstieg, wollte die Elbe überqueren und zum Baumwall fahren. "F" kam vom Zollponton Niederhafen und fuhr elbeaufwärts zum Indiahafen. Auf der Querfahrt ließ "L" den elbeaufwärts fahrenden Schlepper "Hamm" passieren, bemerkte aber die dahinter folgende "F" zu spät, um ihr auszuweichen. Auch "F" sah die Barkasse so spät, daß ein Rückwärts-

- 3 -

manöver erfolglos blieb. "F[REDACTED]" stieß mit dem Steven etwa mittschiffs gegen "L[REDACTED]", die versank. "L[REDACTED]" erlitt erheblichen, "F[REDACTED]" geringen Sachschaden.

Die Klägerin hat in den Vorinstanzen 4/5 des durch den Unfall nach ihrer Behauptung entstandenen Schadens an der inzwischen gehobenen und wiederverwendeten Barkasse von den Beklagten mit dem Antrag auf Verurteilung zur Zahlung von 66.189,27 DM und Duldung der Zwangsvollstreckung in das auf neue Reisen ausgesandte Schiff wegen dieses Betrages ersetzt verlangt.

Die Klägerin hat geltend gemacht, "F[REDACTED]" sei ohne Ausguck auf der Back bei Dunkelheit im starken Hafenverkehr auf der falschen Fahrwasserseite gefahren, statt die Elbe auf kürzestem Wege zu überqueren. Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Der Beklagte zu 1 hat ferner Widerklage auf Zahlung von 835,93 DM und Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff erhoben. Die Beklagten haben geltend gemacht: "L[REDACTED]" habe ausweichen müssen, sei aber "F[REDACTED]" vor den Bug gelaufen, ohne daß Zeit für ein Manöver, einen Warnton oder einen Zuruf geblieben sei. Ein Ausguck auf der Back sei wegen guter Sicht von der Brücke nicht nötig gewesen, jedenfalls sei sein Fehlen für den Unfall nicht ursächlich geworden.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach zu 1/4 und die Widerklage zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen und die Widerklage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Antrag auf Verurteilung der Beklagten wegen des halben Schadens und auf Abweisung der Widerklage zur Hälfte weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Der Unfall hat sich im Hafen Ham[REDACTED] ereignet. Die Vorschriften der Seeschiffsstraßenordnung (SSchSO) und der Seestraßenordnung (SSO) gelten im Hafen Ham[REDACTED] nur ergänzend gemäß § 2 des Ham[REDACTED] Hafengesetzes vom 21. Dezember 1954 (Ham[REDACTED] Gesetz- und Verordnungsblatt S. 169). Das Berufungsgericht hat hier einen Verstoß des Küstenmotorschiffs "F[REDACTED]" gegen § 32 Abs. 2 Satz 1 SSchSO in Verbindung mit § 2 Ham[REDACTED] Hafengesetz angenommen, weil nicht entsprechend den Witterungs- und Verkehrsverhältnissen (Dunkelheit, Hafenverkehr bei Schichtwechsel) Ausguck durch einen Posten auf der Back gehalten worden sei. Es hat aber einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Verstoß und dem Unfall verneint. Die Revision hält dies für rechtsfehlerhaft.

Sie beanstandet, daß das Berufungsgericht den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Fehlen des Ausgucks auf der Back des Küstenmotorschiffs und dem Zusammenstoß verneint hat. Sie meint, das Berufungsgericht habe die Regeln des Anscheinsbeweises nicht beachtet. Nach dem Sachverhalt, wie ihn das Berufungsgericht feststellt, war aber dafür kein Raum. Das Berufungsgericht hält für erwiesen, daß "L" plötzlich hinter dem Heck des der "F" vorausfahrenden Schleppers "Hamm" zum Vorschein gekommen sei und Nordkurs aufgenommen habe, der vor den Bug von "F" führte. "L" habe die herannahende "F" offenbar erst kurz vor der Kollision gesehen. "Hamm" und "F" müßten nach dem Beweisergebnis dicht aufeinander gefolgt sein. Es bestehe die naheliegende Möglichkeit, daß "L" so plötzlich hinter "Hamm" herangekommen und auf Nordkurs gegangen sei, daß auch bei gehörigem Ausguck für "F" keine Möglichkeit mehr bestanden hätte, durch eigene Manöver die Kollision zu verhindern. Ein Beweis des ersten Anscheins für die Ursächlichkeit des Fehlens eines Ausgucks (vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht, Bd. I § 735 HGB Anm. 76) konnte hiernach nicht mehr die Beweisführung der Klägerin erleichtern. Das Berufungsgericht ist mit Recht davon ausgegangen, daß erst beim nicht zu erwartenden Drehen von "L" auf Kollisionskurs Anlaß zu einer Gegenmaßnahme von "F" bestanden habe. "F" war ein durchgehendes Seeschiff, dem die Barkasse auszuweichen

hatte, wie das Berufungsgericht in Anwendung hamburgischen Rechts ausführt (S. 13 BU). Die Revision verkennt auch, daß das Berufungsgericht lediglich für nicht erwiesen erachtet, daß der Abstand zwischen "F" und "Hamm" genügend groß gewesen ist, um Maßnahmen von "F" zu ermöglichen, die die Kollision verhindert oder abgeschwächt hätten. Die Klägerin hätte beweisen müssen, daß "F" auf Veranlassung eines Ausgucks noch irgend etwas Wirksames hätte unternehmen können, als "L" auf Kollisionskurs ging. Auf den Mindestabstand, in dem "F" von ihrer Brücke "L" hätte sehen können, und die hierzu gestellten, von der Revision als übergangen gerügten Beweisanträge der Klägerin, kam es nicht an. Das Berufungsgericht hat ohne Verfahrensfehler der Beweisaufnahme die naheliegende Möglichkeit entnommen, daß der Abstand bei Kursänderung der "L" zu gering war, und daher den Beweis, daß durch einen Ausguck etwas am Geschehensablauf zu ändern war, als nicht geführt angesehen. Einen vorherigen Hinweis gemäß § 139 ZPO, daß es die Beweisaufnahme so würdigen werde, brauchte das Berufungsgericht entgegen der Ansicht der Revision nicht zu geben. Da es nicht festzustellen vermocht hat, daß im Zeitpunkt, als "L" auf Kollisionskurs drehte, noch irgendwelche wirksamen Maßnahmen von "F" möglich waren, kam auch eine Minderung der Folgen des Zusammenstoßes nicht in Betracht, wenn ein Posten auf der Back gestanden hätte. Es war nicht erwiesen, daß ein Zuruf des Ausgucks noch etwas am Verlauf hätten ändern können. Ein Sachverständigenbeweis hätte unter diesen Umständen nicht weitergeführt.

Ob die Abgabe eines Warntons durch "F[REDACTED]" nach § 30 Abs. 4 des Ham[REDACTED] Hafengesetzes (Warnton vor Einfahrten in Hafenbecken) geboten war, unterliegt nicht der Nachprüfung des Revisionsgerichts, da hamburgisches Landesrecht in Frage steht (§ 549 ZPO). Die Klägerin hat auch nicht dargetan, daß "Forto" bei der Annäherung von "L[REDACTED]" noch ein Warnsignal als Vorsichtsmaßnahme auf Grund seemännischer Praxis (Art. 12, 29 SSO, § 4 Abs. 4 SSchSO) abgeben konnte und mußte, das die Kollision verhütet oder ihre Folgen gemindert hätte.

Die Klage ist hiernach mit Recht abgewiesen worden. Das Zwischenurteil über die Widerklage (§ 304 ZPO) rechtfertigt sich nach §§ 739 Abs. 2 HGB, §§ 3, 4, 102 Nr. 5, 103 Abs. 2, 114 BSchG.

Stimpel Liesecke Fleck Dr. Bauer Dr. Tidow