

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2406 089

57

Binnenschiffahrtsg v. 15. Juni 1898, RGBL 868, § 92;
HGB §§ 736, 738

Anscheinsbeweis für nautisches Verschulden des Schlepp-
zugführers, wenn der Anhang eines Talschleppzuges in das
einem entgegenkommenden Bergzug zustehende und von diesem
benötigte Fahrwasser gerät.

BGH, Urt. v. 7. Dezember 1959 - II ZR 112/58 - ^{Rheinschiffahrts-}obergericht Köln

Verkündet
am 7. Dezember 1959

Pfauz, Justizangestellter
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 S [REDACTED] D [REDACTED] G [REDACTED] - E [REDACTED]
L [REDACTED] Aktiengesellschaft, H [REDACTED], B [REDACTED]
N [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand
dieselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

-- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] --
2. der Witwe Lisa R [REDACTED] aus N [REDACTED] über
N [REDACTED],

Nebenintervenientinnen,

gegen

 - 2 a) der Frau Eleonore S [REDACTED] geb. R [REDACTED], Lehrerin,
 - 2 b) der Schülerin Margret R [REDACTED]

beide wohnhaft in N [REDACTED] üb. N [REDACTED],

Nebenintervenientinnen,

gegen
1. die N.V. Sleepboot, "Progressus" in Rotterdam,
vertreten durch ihren Geschäftsführer und Direktor
Kapitän R.v.d.B [REDACTED],
2. den Kapitän R.v.d.B [REDACTED] vom Schleppboot "Progressus",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

-- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] --

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 7. Dezember 1959 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

- 1 a -

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 27. März 1958
aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision,
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Januar

Am 31. 1/1956 fuhr der Kahn "SDCBI 237" der Klägerin als einziger Anhang des Bootes "Motor X" unterhalb der Baerler Brücke (Duisburg-Ruhrort) am linksrheinischen Ufer zu Berg. Im rechtsrheinischen Wasser war ebenfalls Bergfahrt, während weitere Schiffe dort still lagen. Zu Tal kam das Boot "Progressus" der Beklagten zu 1, welches vom Beklagten zu 2 geführt wurde. Es hatte 3 leere Kähne im Anhang. Zwei davon waren als erste Länge nebeneinander gemeert. Die zweite Länge bildete der Kahn "Rheinpfalz" der Nebenintervenientinnen. Diesem Schleppzug folgte das Boot "Albatros", welches zwei nebeneinandergemeerte Schuten schleppte. Die auf der Backbordseite schleppende Schute war "Wodan". Es wehte ein starker Wind vom rechtsrheinischen Ufer her. Der Kahn "SDCBI 237" wich vor dem in den Hang fallenden Schleppzug "Progressus", insbesondere vor dem Kahn "Rheinpfalz", zwischen die Kribben des linksrheinischen Ufers aus. Um zu verhindern, daß er auf eine Kribbe auflief, ließ sein Schiffer die Heck-Anker fallen. Auf diesen Ankern fiel der Kahn infolge des Neerstroms an den Kribben über Backbord herum. Quer zum Strom liegend stieß er dabei mit der Schute Wodan des "Albatros" Zuges zusammen, nachdem der "Progressus"-Zug ohne Unfall vorbeigefahren war. Beide Schiffe wurden beschädigt. Die Klägerin hat den Schaden der Schute "Wodan" ersetzt und sich die Ersatzansprüche der Eignerin abtreten lassen.

Sie behauptet, der Kapitän des Bootes "Progressus" habe ohne Notwendigkeit seinen Kurs zu weit nach dem linksrheinischen Ufer hin verlegt. Infolge dieses falschen Kurses

sei der Schleppzug dem Kahn "SDCBI 237" so nahe gekommen, daß dieser zur Vermeidung einer Kollision zwischen die Kribben habe flüchten müssen. Die folgenden Ereignisse hätten sich als Folge dieser Flucht zwangsläufig eingestellt, so daß auch der Unfall eine Folge des falschen Kurses des "Progressus"-Schleppzuges sei. Die Klägerin hat behauptet, daß der entstandene Gesamtschaden den Betrag von 11.169,50 DM erreiche, und beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie den Betrag von 11.169,50 DM nebst 4 % Zinsen für den Betrag von 1.897,35 DM seit dem 15.5.1956 und von 9.272,15 DM seit Klageerhebung zu zahlen, und zwar die Beklagte zu 1 im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend, als auch bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das Schleppboot "Progressus".

Die Eigner des Kahns "Rheinpfalz", denen die Klägerin den Streit verkündet hat, sind ihr als Nebenintervenienten beigetreten und haben sich ihren Anträgen angeschlossen.

Die Beklagten haben den Antrag gestellt,
die Klage abzuweisen.

Sie haben bestritten, daß der Kahn der Klägerin durch den Kurs des Bootes "Progressus" zur Flucht zwischen die Kribben gezwungen worden sei. Weiter haben sie behauptet, daß die Bergfahrt an beiden Ufern der Führung ihres Bootes keine andere Kurswahl gelassen, sondern den eingeschlagenen Kurs erzwungen habe. Ihr Boot habe den äußersten der rechtsrheinisch fahrenden Bergzüge so hart angehalten, daß nur ein Zwischenraum von 5 m bestanden habe. Schließlich haben die Beklagten darauf hingewiesen, daß man auf "SDCBI 237" den Unfall noch hätte verhindern können, wenn sofort die Bug-Anker gesetzt worden wären.

Das Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort hat nach Beweisaufnahme die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des amtsgerichtlichen Urteils. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht meint, es bestehe kein Anlaß, anzunehmen, daß der vom "Progressus"-Schleppzug eingeschlagene Kurs objektiv fehlerhaft gewesen sei; es sei ungeklärt, ob der Kahn der Klägerin durch die Fahrweise des Schleppzuges der Beklagten zur Flucht zwischen die Kribben des Linksrheinischen Ufers gezwungen worden sei. Die Ausführungen des Berufungsgerichts, die zu dieser Ansicht führten, rechtfertigen jedoch, wie die Revision mit Recht rügt, seine Schlußfolgerung nicht.

Im angefochtenen Urteil ist festgestellt (S. 3), daß der "Progressus"-Schleppzug, insbesondere der Kahn "Rheinpfeil", in den Hang gefallen und der Kahn der Klägerin vor dem Schleppzug zwischen die Kribben ausgewichen ist. Zutreffend weist das Berufungsgericht darauf hin, die Tatsache, daß der Schleppzug an der Unfallstelle in den Hang gefallen sei, deute nicht zwingend darauf hin, daß dadurch die Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem zu Berg fahrenden Kahn der Klägerin entstanden sei. Diese Tatsache genügt entgegen der Ansicht der Revision auch in Verbindung mit dem Ausweichen des klägerischen Kahns zwischen die Kribben nicht für die Annahme eines Beweises des ersten Anscheins

für eine schuldhaft falsche Fahrweise des Talzuges, da der klägerische Kahn auch infolge unrichtiger Beurteilung der Sachlage ausgewichen sein kann, ohne daß begründeter Anlaß für die Annahme der Gefahr eines Zusammenstoßes bestand. Eine solche Gefahr war aber dann gegeben, wenn der Talfahrer durch das Verhalten seines letzten Anhangkahnes in die Fahrseite des Gegenkommers geraten ist. Dem Talfahrer würde eine nautisch fehlerhafte Fahrweise nicht erst dann vorzuwerfen sein, wenn mit Sicherheit festgestellt werden könnte, daß ohne das Ausweichen des klägerischen Kahns zwischen die Kribben es zum Zusammenstoß gekommen wäre, sondern bereits dann, wenn durch die Fahrweise des Talzuges bei der Schiffsführung des klägerischen Kahns die objektiv begründete Befürchtung der Gefahr eines Zusammenstoßes entstehen mußte. Dabei ist zu beachten, daß der Führer des klägerischen Kahnes bei seinem Entschluß über die zu ergreifenden Maßnahmen den die Fahrweise des Talzuges erschwerenden starken Hang und Seitenwind in Rechnung stellen mußte. Das Berufungsgericht hätte daher das Ergebnis der Beweisaufnahme und den eigenen Vortrag der Beklagten dahin prüfen müssen, ob die Vorbeifahrt sich nicht in einem solch nahen Abstand vollzogen habe, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes bestand. Hierüber fehlt es im angefochtenen Urteil an einer ausreichenden Prüfung. In dieser Richtung mag auf folgendes hingewiesen werden:

Der "Motor X"-Zug hat sich, wie unbestritten ist, an der äußersten Grenze des linksrheinischen Fahrwassers gehalten. Der Schiffer Sch. vom Kahn der Klägerin und sein Sohn Manfred haben den Abstand von "Rheinpfalz" und ihrem Kahn, als dieser schon zwischen den Kribben gewesen

sei, mit nur 1 m angegeben. Es liegt im Rahmen der dem Tatrichter zustehenden freien Beweiswürdigung, wenn das Berufungsgericht diesen Bekundungen keine hinreichende Bedeutung zumißt, um eine entsprechende Feststellung zu treffen. Der Zeuge He [REDACTED], Kapitän des "Motors X", auf dessen Aussage sich das Berufungsgericht beruft, um seine Ansicht von dem nautisch fehlerfreien Kurs des Beklagten zu 2 zu stützen, hat aber nicht nur angegeben, der Zwischenraum sei sehr knapp gewesen, sondern beigefügt, er habe gedacht, es werde zu einer Berührung kommen. Der Steuermann G [REDACTED] von "Motor X" hat bekundet, "Rheinpfalz" sei von der Kribbe, hinter der der Kahn der Klägerin gelegen sei, 10 m seitlich abgeblieben. Da der Kahn der Klägerin un-
streitig 7,65 m breit ist, bei der Vorbeifahrt an der Kribbe von dieser aber einen gewissen Mindestabstand hätte halten müssen, liegt es auch nach dieser Aussage nahe, daß eine gefahrlose Vorbeifahrt des Kahn des Klägerin nicht möglich war, da bei einem in den Hang gefallenem Schiff das Verfallen sich nicht auf den Meter genau berechnen läßt. Der Schiffer P [REDACTED], dessen Kahn "Anpateli" steuer-
bords im ersten Anhang von Progressus gemeert und an kurzen Drähten mit dem zweiten Anhang "Rheinpfalz" verbunden war (Schriftsatz der Beklagten vom 6. Dezember 1956, S. 3), gibt den seitlichen Abstand seines Kahn des Klägerin mit 20 - 30 m an. Da neben seinem Kahn nach der Skizze der Beklagten der Kahn "Rheinfahrt" gemeert war, wird zu prüfen sein, wieviel nach dieser Aussage die Back-
bordseite des ersten Anhangs des Progressus-Zuges von dem bereits zwischen den Kribben befindlichen Kahn der Klägerin nach dieser Aussage entfernt war. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts (S. 3) ist der zweite Anhang "Rheinpfalz" des "Progressus"-Zuges am stärksten in den Hang gefallen,

wozu kommt, daß bei dem Bestreben des Bootes "Progressus", seine mehr und mehr in den Hang gefallen Anhänge (nach Steuerbord) herauszuziehen (Bekundung des Steuermanns Gehcorsam von "Progressus"), das Achterschiff von "Rheinpfalz" notwendig noch mehr nach Backbord geriet. Das Achterschiff von "Rheinpfalz" wird also im Augenblick der Vorbeifahrt an dem zwischen den Kribben befindlichen Kahn der Klägerin noch erheblich weniger weit als "Rheinfahrt" entfernt gewesen sein. Unter diesen Umständen wird zu erörtern sein, ob wirklich der allgemein gehaltenen Äußerung des Zeugen P., es sei alles normal hergegangen, entsprechend der bisherigen Ansicht des Berufungsgerichts Bedeutung beigemessen werden kann. Der Zeuge hat nicht bemerkt, daß sich der Kahn der Klägerin zwischen den Kribben befand, auf ihn also nicht geachtet, so daß von seinem Standpunkt aus seine Ansicht, der Kahn der Klägerin sei durch "Rheinpfalz" nicht behindert worden, nicht einmal unrichtig ist. Im übrigen wird zu prüfen sein, ob nicht schon ohne Rücksicht auf das Ergebnis der Beweisaufnahme die gefährvolle Lage, die beim Begegnen eingetreten wäre, wenn sich der Kahn der Klägerin nicht zwischen die Kribben begeben hätte, aus dem eigenen, von der Revision mit Recht als übergangen gerügten Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 16. Dezember 1956 S. 2 hervorgeht, daß der Abstand zwischen "Rheinpfalz" und dem (zwischen den Kribben befindlichen) Kahn der Klägerin 15 m betragen hat.

Die Bekundung des Zeugen K., Schiffsführers von "Albatros", er habe nicht mehr nach Steuerbord abziehen können, da er durch die rechtsrheinische Bergfahrt behindert gewesen sei, besagt nichts, da nach der zutreffenden Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts entgegen der Ansicht

des Berufungsgerichts für eine Feststellung, daß "Albatros" den gleichen Kurs wie "Progressus" gefahren sei, die tatsächliche Grundlage fehlt. Das ergibt sich daraus, daß im Augenblick der Vorbeifahrt des "Albatros"-Zuges, als die Anhang-Schute "Wodan" an der Backbordseite mit dem Steven des Kahnés der Klägerin zusammenstieß, der querliegende, 63 m lange Kahn der Klägerin mindestens zur Hälfte, wenn nicht mehr, in den Strom ausgescheert war (eigener Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 3. Dezember 1957 S. 5).

Unverständlich ist schließlich die Auffassung des Berufungsgerichts (Urteil S. 7 f), aus der Tatsache, daß lediglich der Schiffer des klägerischen Kahnés am Ruder gestanden sei, während sich die beiden Matrosen in ihrer Wohnung aufgehalten hätten, ergebe sich fast zur Gewißheit, daß der Kahn der Klägerin durch gestreckte Lage hinter "Motor X", ohne hinter die Kribben zu flüchten, die Gefahr des Zusammenstoßes mit "Rheinpfalz" hätte ausschließen können. Das Verhalten der Besatzung des Kahnés der Klägerin kann, wie noch auszuführen sein wird, ein Mitverschulden begründen, vermag aber nichts für die Feststellung beizutragen, ob bei Fortsetzung der Fahrt durch den klägerischen Kahn die Gefahr eines Zusammenstoßes befürchtet werden mußte.

Wenn das Berufungsgericht unter eingehender Würdigung dieser Umstände zu der Feststellung kommen sollte, daß der Talzug mit seinem letzten Anhang in gefahrvoller Weise in das dem Bergzug zustehende und von diesem benötigte Fahrwasser geraten ist, so ist der Talfahrer nautisch fehlerhaft gefahren. Da der Führer des Talzuges bei seinen nautischen Maßnahmen sowohl den starken Hang als auch den starken

Seitenwind in Rechnung stellen mußte, sich also hierauf zu seiner Entlastung nicht berufen kann, spricht ein Anscheinsbeweis für sein nautisches Verschulden, wenn sein letzter Anhangkahn in das falsche Fahrwasser geraten ist (Vortisch-Zschucke, BSchG, 2. Aufl. § 92 Anm. 8 d; Schaps, Seerecht, 2. Aufl. § 735 Anm. 78; BGHZ 6, 169; OLG Hamburg VersR 1959, 849).

Es kann schon fraglich erscheinen, ob die Beklagten diesen Anscheinsbeweis allein dadurch entkräften könnten, daß sie nachwiesen, ihr Talzug hätte wegen der rechtsrheinischen Bergfahrer keinen anderen Kurs einhalten können, oder ob nicht darüber hinaus auch der Nachweis verlangt werden müßte, daß es ihnen weder durch Langsamten noch durch Anhalten möglich gewesen wäre, dem "Motor X"-Zug eine gefahrlose Vorbeifahrt (§ 37 RhSchPVO) zu ermöglichen. Eine Prüfung dieser Frage dürfte sich indessen erübrigen. Denn wie schon das Rheinschiffahrtsgericht zutreffend angenommen hat, haben die Beklagten nicht bewiesen, daß ihr Talzug nicht weiter nach Steuerbord habe fahren können. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil lassen nicht erkennen, daß das Rheinschiffahrtsobergericht zu der Überzeugung gekommen sei, der "Progressus"-Zug habe nicht weiter nach Steuerbord fahren können. Wenn das Berufungsgericht ausführt, zum mindesten stehe nicht fest, daß ein besserer Kurs als der gefahrene in der gegebenen Situation möglich gewesen sei, und wegen der Unmöglichkeit der Aufklärung dieses Sachverhaltes die Beklagten als entlastet erachtet, so liegt darin eine Verkennung der Grundsätze des Anscheinsbeweises; denn die Tatsachen, aus denen die Möglichkeit eines unverschuldeten Geschehensablaufs vom Entkräftigungspflichtigen hergeleitet wird, müssen voll bewiesen sein. (BGHZ 6, 171).

II. Kommt das Berufungsgericht bei der hiernach vorzunehmenden nochmaligen Überprüfung zu der Überzeugung, daß die Schiffsführung von "Progressus" das Ausweichen des klägerischen Kahnés zwischen die Kribben und damit den Unfall verschuldet hat, so wird die Frage des ursächlichen Mitverschuldens der Besatzung des Kahnés der Klägerin zu prüfen sein (§ 92 BSchG, §§ 736, 738 HGB, §§ 823, 254 BGB). Das Berufungsgericht hat in dieser Richtung ausgeführt: Lediglich der Schiffer des Kahnés der Klägerin sei an Deck gewesen und am Ruder gestanden, während sich die beiden Matrosen in ihren Wohnungen aufgehalten hätten. Eine mit den Verhältnissen vertraute Besatzung habe sich aber unter keinen Umständen so verhalten dürfen. Sie hätte den starken Hang, den starken Seitenwind vom rechtsrheinischen Ufer her und den durch die an beiden Ufern zu Berg fahrenden Schiffe eingeengten Raum in Rechnung stellen und mit der Notwendigkeit schwieriger Manöver rechnen müssen. Es habe deshalb jeder Mann an Deck gehört, damit allen Lagen rechtzeitig hätte begegnet werden können. Trotz des Ausweichens zwischen den Kribben hätte der Unfall verhindert werden können, wenn außer den Achterankern auch die Buganker gesetzt worden wären. Sie hätten auch den Kopf des Kahnés im Neerstrom der Kribben festgehalten und verhindert, daß das Schiff querfiel und dadurch mit "Weden" zusammenstieß. Zum rechtzeitigen Setzen der Buganker sei es aber deshalb nicht gekommen, weil beide Matrosen zu spät an Deck erschienen seien. So habe der Schiffer vom Steuerstuhl aus nur die Heckanker fallen lassen können.

Die Revision rügt in diesem Zusammenhang, das Berufungsgericht habe übersehen, daß von den beiden Matrosen im Augenblick der Gefahr nur einer, nämlich Wolfgang Sch., nicht

an Deck gewesen sei. Die Rüge ist nach dem derzeitigen Stand des Rechtsstreits im Ergebnis nicht begründet. Der Matrose Manfred Sch[REDACTED] hat allerdings bekundet, daß er bereits während der Vorbeifahrt des "Progressus"-Zuges an Deck gewesen sei. Dieser Zeuge hat sich aber nach seiner Aussage mit den Achterankern beschäftigt. Jedoch ergibt sich aus der Aussage des Zeugen Wolfgang Sch[REDACTED], der im Augenblick der Vorbeifahrt des "Progressus"-Zuges noch unter Deck war, daß es ihm, als er beim Herankommen des "Albatros"-Zuges nach vorne eilte, um die Buganker zu fieren, nur noch gelungen ist, den Steuerbordanker hinunterzubekommen, nicht aber den Backbordanker. Trotz der Schwierigkeit der Situation war also ein Mann der Besatzung nicht rechtzeitig an seinem Platz. Das Berufungsgericht konnte darin ein Verschulden der Besatzung des Kahn'es erblicken, das die Klägerin nach § 3 BSchG zu vertreten hat. Die Ursächlichkeit dieses Verschuldens für den Unfall ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum festgestellt.

III. Wenn der Beklagte zu 2 durch fehlerhafte Fahrweise den Kahn der Klägerin zum Beigehen zwischen den Kribben gezwungen haben sollte, so daß der Kahn nicht nur in die Gefahr des Auflaufens auf die vor ihm befindliche Kribbe geriet, sondern auch wegen des notwendig gewordenen Abstoppens seines Bootes seine eigene Steuerfähigkeit verlor, so wird darin ein erhebliches Verschulden des Beklagten zu 2 zu erblicken sein. Demgegenüber dürfte das zu späte Erscheinen des Matrosen Wolfgang Sch[REDACTED] nicht so sehr ins Gewicht fallen. Wenn auch sein Aufenthalt unter Deck bei der schwierigen Verkehrslage ein nicht gerade geringes Maß von Sorglosigkeit der Besatzung des klägerischen Kahn'es erkennen

läßt, so wird bei der Abwägung des beiderseitigen Verschuldens doch zu prüfen sein, ob nicht das Verschulden des Beklagten zu 2 in erheblichem Maße überwiegt.

IV. Hiernach war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens zu übertragen war.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Liesecke Hill