

Verkündet
am 21. Januar 1963
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der "I [REDACTED]" V [REDACTED] aktiengesellschaft,
Generalrepräsentanz in D [REDACTED], [REDACTED]straße [REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffseigner Werner K [REDACTED] vom MS "Carolus"
in H [REDACTED], Am F [REDACTED],
2. den Schiffsführer Wilhelm B [REDACTED] vom MS "Carolus",
zu laden bei dem Beklagten zu 1,
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 21. Januar 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Koblenz vom 26. Juli 1961
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Wegen des Sachverhaltes wird auf das Urteil des I. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs vom 22. September 1956 I ZR 10/55 verwiesen, durch das auf die Revision der Beklagten das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Koblenz vom 30. November 1954 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen wurde. Nach erneuter Verhandlung und Beweisaufnahme hat das Berufungsgericht die Klage in vollem Umfange abgewiesen.

Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts, durch das der Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt worden war. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Es sei kein Beweis dafür erbracht worden, daß die Geschwindigkeit des MS "Carolus" vor dem Ankommen des Schleppbootes "Ernst Hugo" so groß gewesen sei, daß sie als nautisch fehlerhaft bezeichnet werden könne. Es spreche alles dafür, daß sie im Zeitpunkt des Auseinandergeratens der beiden Fahrzeuge eher weniger denn mehr als 1 m/sec (= 3,6 km/h) betragen habe. In ausführlicher Würdigung des Ergebnisses der Beweisaufnahme hält es das Berufungsgericht sogar für durchaus glaubhaft, daß der Vorauszugang des "Carolus" in diesem Augenblick nicht größer als 2,5 km/h (etwa 0,7 m/sec) gewesen sei. Die Beibehaltung

einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 1 m/sec bei der Durchführung des Vorspannmanövers könne nicht als nautisch fehlerhaft angesehen werden. Der Schiffsführer B. von "Ernst Hugo", der auf der Stelle verhalten und das Aufkommen von "Carolus" erwartet habe, habe es offensichtlich selbst für richtig gehalten, daß "Carolus" bei dem Manöver noch einen gewissen Vorauszug hatte. Bei der Aufnahme durch ein Vorspannboot behalte das aufzunehmende Boot regelmäßig einen gewissen Vorauszug bei; ein Stoppen des aufzunehmenden Bootes sei den Schiffsführern der Vorspannboote unerwünscht, weil dann beim Anfahren ein zu großer Zug auf das Schleppseil eintrete. Allerdings habe der Sachverständige Kirdorf die Ansicht vertreten, daß er eine Strangübergabe bei einer Geschwindigkeit gegenüber dem Wasser (d.h. Stromgeschwindigkeit + Vorauszug gegenüber dem Land) von 10 km/h für einen nautischen Fehler halte, und daß das aufzunehmende Schiff seine Geschwindigkeit auf etwa 5 km/h herabsetzen müsse. Abgesehen davon, daß diese Auffassung mit der der anderen Sachverständigen nicht in Einklang zu bringen sei, würde ein entsprechendes Verhalten der Schiffsführung von "Carolus" auch der Art und Weise des Vorspannmanövers des auf der Stelle verhaltenden "Ernst Hugo" zuwidergelaufen sein.

Das Berufungsgericht verweist sodann auf die Gutachten dreier Sachverständiger, wonach die starke Strömung allein auch ohne Vorauszug von "Carolus" genügt haben würde, um das Schleppboot unter Wasser zu drücken. Nach dem weiteren Gutachten der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau in Duisburg habe zwar die Geschwindigkeit von "Carolus" von etwa 10,5 km/h gegenüber dem Wasser genügt, das Schleppboot zum Kentern zu bringen; der Versuchsanstalt sei es aber nach ihrer Äußerung nicht möglich gewesen, die Grenze zu ermitteln.



bis zu der die Geschwindigkeit gegenüber dem Wasser hätte reduziert werden müssen, um den Unfall zu verhindern.

II. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe den Sachverständigen Kirdorf mißverstanden. Wenn dieser eine Herabsetzung der Geschwindigkeit gegenüber dem Wasser von etwa 10 km/h auf 5 km/h verlangt habe, so habe sich dies auf eine entsprechende Abdrosselung der Geschwindigkeit bis zur Strangübergabe bezogen, aber nicht eine Beibehaltung dieser Geschwindigkeit eingeschlossen.

Das hat das Berufungsgericht nicht verkannt. Der Sachverständige hat bei seiner mündlichen Vernehmung ausgeführt: "Ich bin der Meinung, daß eine Strangübergabe bei einer Geschwindigkeit gegenüber dem Wasser von etwa 10 km/h ein nautischer Fehler ist. Es müßte die Geschwindigkeit nach meiner Auffassung so weit herabgesetzt werden, daß die Geschwindigkeit gegenüber dem Strom bei dem aufzunehmenden Schiff etwa 5 km/h beträgt." Danach hat der Sachverständige die Ansicht vertreten, "Carolus" habe im Augenblick der Strangübergabe nicht nur keinen Vorauszgang haben dürfen, sondern sich treiben lassen müssen. Ohne Rechtsfehler ist das Berufungsgericht dieser Ansicht im Hinblick auf die Art und Weise des von "Ernst Hugo" eingeleiteten Vorspannmanövers nicht gefolgt.

Die Revision will weiter der Schiffsführung von "Carolus" zum Verschulden anrechnen, daß "Carolus" seine Geschwindigkeit nicht so weit vermindert habe, daß er in Höhe von "Ernst Hugo" keinen Vorauszgang mehr gehabt hätte. Damit setzt sich die Revision in Widerspruch zu der Feststellung im angefochtenen Urteil, daß beim Vorspannmanöver

das aufzunehmende Fahrzeug üblicherweise einen gewissen Vorauszug beibehalte. Durch seinen geringen Vorauszug hat sich "Carolus" der Fahrweise des Vorspannbootes angepaßt; die Schiffsführung von "Carolus" durfte darauf vertrauen, daß "Ernst Hugo" das Vorspannmanöver unter Beachtung der nautischen Sorgfaltspflicht ausführte.

Da hiernach im angefochtenen Urteil ein nautisches Verschulden der Schiffsführung von "Carolus" rechtsfehlerfrei als nicht erwiesen bezeichnet wird, bedarf es nicht der Prüfung, ob das Berufungsgericht nicht auch die Frage der Ursächlichkeit des geringen Vorauszugs von "Carolus" für das Kentern des Vorspannbootes verneint hat, ob also nicht der Unfall in der gleichen Weise eingetreten wäre, wenn, was die Revision selbst nicht beanstanden will, "Carolus" überhaupt keinen Vorauszug gehabt hätte. Aus demselben Grunde können die übrigen Revisionsrügen auf sich beruhen.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow