

2

16

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 178/66

URTEIL

Verkündet am

7. Oktober 1968
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der E-~~_____~~-Reederei GmbH, vertreten durch ihren
Geschäftsführer Heinz K~~_____~~, H~~_____~~, K~~_____~~-Straße,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ~~_____~~ -

gegen

1. die Binnentankreederei T~~_____~~ & Co.,
B~~_____~~, K~~_____~~straße ~~_____~~,
2. den Schiffsführer Otto B~~_____~~ von MTS "Tremsbüttel",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ~~_____~~ - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Oktober 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiff-fahrtsobergerichts in Köln vom 26. Juli 1966 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MTS "E Tempelhof" (980 t); der Beklagten zu 1 gehört das MTS "Tremsbüttel" (1458 t).

Am 7. Dezember 1963 gegen 13.45 Uhr befand sich das unbeladene MTS "E Tempelhof" bei Millingen auf der Talfahrt. Da die Sichtverhältnisse durch Nebeleinwirkung erschwert waren, war auf MTS "E Tempelhof" die Radaranlage eingeschaltet. Nachdem MTS "E Tempelhof" zwei am linken Ufer hintereinander fahrende Schubzüge Backbord an Backbord passiert hatte, kam es bei der Begegnung mit dem den beiden Schubzügen folgenden MTS "Tremsbüttel", das beladen war und vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde, zu einem Zusammenstoß, obwohl auch auf MTS "Tremsbüttel" die Radaranlage in Betrieb war. MTS "Tremsbüttel" stieß mit der Backbordseite seines Vorschiffes gegen Raum III an der Backbordseite von MTS "E Tempelhof". Durch diese Anfahrung erlitt die Klägerin nach ihrer Angabe einen Schaden von 64 030 DM, den sie mit der Klage geltend macht.

Die Klägerin behauptet, MTS "Tremsbüttel" sei kurz vor der Begegnung mit Backbordkurs in das in Stromrichtung rechte Fahrwasser gefahren. Die Beklagten bestreiten das und tragen vor, MTS "E Tempelhof" sei in der Rechtskrümmung des Stroms nach Backbord verfallen und dadurch da, dass von MTS "Tremsbüttel" befahrene Fahrwasser geraten.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, will die Klägerin ihrer Klage zum Erfolg verhelfen.

Entscheidungsgründe:

Nach § 80 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO oder der entsprechenden niederländischen Regelung müssen bei unsichtigem Wetter unterhalb der Spyk'schen Fähre (wo sich der Unfall zuge- tragen hat) alle Fahrzeuge sich in Fahrtrichtung rechts halten. Beide Vorinstanzen haben es nicht als erwiesen angesehen, daß sich der Zusammenstoß auf der in Stromrichtung rechten Fahrwassersseite ereignet hat. Bei den widersprechenden Angaben der Besatzungsangehörigen beider Schiffe, so führt das Berufungsgericht aus, lasse sich keine Feststellung über die von beiden Schiffen vor der Havarie benutzten Fahrstrecken sowie darüber treffen, ob es im rechten oder linken Fahrwasser zum Zusammenstoß gekommen ist. Auch objektive Umstände sprächen nicht für die Richtigkeit der Bekundungen der einen oder anderen Partei.

1. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe über- sehen, daß hier die Grundsätze des Anscheinsbeweises zum



Zuge kommen müßten. Für MTS "Tremsbüttel" habe die Rechtspflicht bestanden, einen Ausguck aufzustellen. Dieser Verpflichtung sei der Beklagte zu 2 unstreitig nicht nachgekommen. Ein Ausguck hätte das mehrfach abgegebene Drei-Klang-Signal eher und deutlicher gehört und dafür sorgen können, daß MTS "Tremsbüttel" in Sichtweite des linken Ufers hätte fahren können.

Der Revisionsangriff ist nicht begründet. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Rheinschiff-fahrtsgericht ausgeführt, es seien keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, daß das Fehlen des Ausguck für die spätere Havarie ursächlich geworden sei. Dem ist zuzustimmen. Der Beklagte zu 2 hat im Verklarungsverfahren bekundet, er habe den Talfahrer auf dem Radarschirm schon auf mehr als 900 m Entfernung gesehen und vorher und nachher über seine Wechselsprechanlage die Schallsignale des Talfahrers gehört. Er sei nur in einer solchen Entfernung vom linken Ufer geblieben, wie es der Tiefgang seines Fahrzeugs erlaube. Dieses Vorbringen hat die Klägerin nicht widerlegt. Dem Vortrag der Revision kann nicht entnommen werden, daß ein Ausguck bessere Wahrnehmungen als der Schiffsführer hätte machen können.

2. Die Revision rügt, das Berufungsgericht sei infolge von Verfahrensfehlern nicht zu der Feststellung gelangt, daß "E Tempelhof" nach der Havarie nur etwa 50 m unterhalb von MTS "Tremsbüttel" zwischen den Kribben am rechten Ufer geankert habe. Sie meint, daraus hätten Schlüsse auf die Richtigkeit der Behauptung der Klägerin über den Unfallort gezogen werden können. Auch diese Rüge greift nicht durch. Die Beklagten haben im Schriftsatz vom 15. Juni 1966 S. 2 f behauptet, "E Tempelhof" sei in

starker Querlage mittschiffs gegen den Bergfahrer gekommen und nach dem Zusammenstoß aus seiner Fahrtrichtung nach Steuerbord weggeschert. Auf "E Tempelhof" sei der Anker nicht unmittelbar nach dem Unfall gesetzt worden; der Ausguck auf "E Tempelhof" habe von seinem Schiffsführer die Weisung, Anker zu werfen, erst erhalten, nachdem "Tremsbüttel" nach dem Zusammenstoß bereits vorbei gewesen sei. Auch dieses Vorbringen hat die Klägerin nicht widerlegt. Dann kann aber aus dem Umstand, daß "E Tempelhof" nach der Havarie etwa 50 m unterhalb von "Tremsbüttel" zwischen den Kribben am rechten Ufer geankert haben soll, kein Schluß in der Richtung gezogen werden, daß sich der Zusammenstoß im rechten Fahrwasser ereignet habe.

3. Das Berufungsgericht hat sich nicht in der Lage gesehen, Feststellungen darüber zu treffen, wie "Tremsbüttel" vor der Havarie gefahren ist. Daran ändert die von der Revision als übergangen gerügte Behauptung der Klägerin nichts, "Tremsbüttel" sei nicht genau in der Kurslinie der Schubeinheit gefahren, sondern etwas Backbord davon. Die Aussage des Beklagten zu 2, auf die sich die Klägerin berufen hat, läßt nicht erkennen, wann "Tremsbüttel" diesen Kurs eingehalten hat. Die Beklagten haben unwiderlegt vorgetragen, ihr Schiff sei vor der Havarie nach Steuerbord gefahren, der Unfall habe sich etwa 40 m aus dem linken Ufer zugetragen.

4. Die Klägerin hat sich hilfsweise die Darstellung der Beklagten über den Unfallhergang zu eigen und geltend gemacht, auch dann liege ein Verschulden des Beklagten zu 2 vor, weil "Tremsbüttel" nicht hart am linken Ufer gefahren sei und zu spät seine Geschwindigkeit herabgesetzt

habe. Auch damit kann die Klägerin nicht durchdringen. Sie beruft sich auf die in einer privaten Übersetzung wiedergegebene Aussage des Beklagten zu 2 vor der holländischen Polizei. Sie hat aber diese Aussage nicht vollständig, sondern nur auszugsweise wiedergegeben, so daß schon aus diesem Grund gegen eine Verwertung der Aussage Bedenken bestehen. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Angabe der Entfernung von "Tremsbüttel" zum linken Ufer, die zeitlich nicht fixiert ist und dem Vortrag der Beklagten, der Zusammenstoß sei 40 m aus dem linken Ufer erfolgt, widerspricht. Im übrigen soll nach dieser Übersetzung der Beklagte zu 2 bekundet haben, er habe, als er noch ungefähr in der Mitte des Fahrwassers gefahren sei, seine Geschwindigkeit vermindert. Danach habe er seinen Kurs noch etwas nach Steuerbord verändert. Dann habe er auf dem Radarschirm gesehen, daß "E Tempelhof" zu seinem Steuerbordwall fahre. Die Aussage ist zu unbestimmt, als daß aus ihr auf ein schuldhaft-fehlerhaftes Verhalten des beklagten Schiffsführers geschlossen werden könnte. Bei der von der Klägerin in der Berufungsbegründung mit 18 km/h angegebenen Annäherungsgeschwindigkeit der beiden Schiffe kann nicht ausgeschlossen werden, daß der Beklagte zu 2 erst dann erkennen konnte, daß der Talfahrer in das linke Fahrwasser verfiel, als er nicht mehr rechtzeitig auf das nautische Fehlverhalten des Talfahrers reagieren konnte. Die Beklagten haben nicht dar-

getan und bewiesen, daß das tief abgeladene MTS "Tremsbüttel" ohne Gefährdung seiner Sicherheit näher als 40 m an das linke Ufer hätte heranfahren können.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Stimpel