

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 193/67

URTEIL

Verkündet am

30. Juni 1969

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

Beklagte zu 1 und 2 und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

gegen

1.

2.

3.

Klägerinnen und Revisionsbeklagte,

- 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 gegen das Urteil des Rheinschiff-fahrtsobergerichts Köln vom 30. Juni 1967 wird zurückgewiesen.

Die Beklagten haben die Kosten der Revision als Gesamtschuldner zu tragen.

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 Tal-schleppzug, 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 Beklagten zu 1 gehört der TSK "Echo II". Der Beklagte zu 2 hat den Kahn am Unfalltag verantwortlich geführt.

- 3 -

Die Beklagte zu 1 hat den inzwischen umgebauten und umbenannten ("Prudentia 3") TSK "Echo 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. Sie werfen den Führungen der beiden Schiffe des Schleppzuges unter anderem vor (der Schadensersatzanspruch der Klägerinnen gegen Eigner und Schiffsführer des TMS "Adi II" ist Gegenstand der Parallelsache II ZR 181/67), daß der Schleppzug nicht entsprechend der auf große Entfernung mit dem Blinklicht gegebenen Kursweisung des Bergfahrs 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 halten die Klage schon deshalb für unbegründet, weil der Beklagte zu 2 nicht Schleppzugführer gewesen sei. Im übrigen bestreiten sie das gesamte Klagvorbringen und schildern den Unfallhergang wie folgt:

MS "Alpina 1" habe bei der Annäherung des Schleppzuges im rechtsrheinischen Fahrwasser kein Blinklicht gezeigt und damit dem Schleppzug den Weg für eine Backbordbegegnung gewiesen. Auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen habe die Führung des genannten Schiffes dann plötzlich und entgegen der ursprünglichen Kurswei-

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



sung 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. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerinnen bitten, verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat auf Grund der Aussage des Matrosen Weber (MS "Alpina 1") festgestellt, daß der Schleppzug den Begegnungskurs, der ihm von dem Bergfahrer durch Einschalten des Blinklichts rechtzeitig gewiesen worden sei, nicht eingehalten und in der letzten Unfallphase Kurs auf den Bergfahrer genommen habe. Als Grund für dieses Verhalten nimmt das Berufungsgericht an, daß sowohl die Führung des Schleppzuges als auch der Beklagte zu 2, der sich zur Unfallzeit im Steuerstuhl des TMS "Adi II" aufgehalten hat, die Kursweisung des Bergfahrers zunächst übersehen hätten.

Rechtlich wirft das Berufungsgericht mithin den Führungen beider Schiffe des Schleppzuges 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. 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 Weber 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 Schulz (Ehefrau des Schiffsführers von TMS "Adi II") gegeben 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 Weber 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 verstoßen 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 unlöslichen 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, besonders auf die Stärke des Blinklichts des Bergfahrrers 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■■■■■ geschildert hat. Es konnte auf Grund eigener Sachkunde zu der Auffassung gelangen, daß aus den Beschädigungen im Hinblick auf die in der letzten Phase des Unfalls gesteuerten Kurse keine zuverlässigen Schlüsse auf den wirklichen Ablauf des Unfallgeschehens 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■■■■■ und den Angaben des Schiffsführers von MS "Alpina 1" vor der Wasserschutzpolizei bestehen. Wenn es trotzdem die Bekundungen des Zeugen W■■■■■ 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.

3. Die Angriffe der Revision greifen auch insoweit nicht durch, als sie sich gegen die Erwägung des Beru-

funksgerichts richten, den Beklagten zu 2 treffe ein unfallursächliches Mitverschulden, weil er unter den besonderen Umständen des Streitfalls verpflichtet gewesen sei, den Schleppzugführer auf die fehlerhafte Fahrweise des Schleppzuges hinzuweisen, diese Wahrschau aber wegen verspäteten Erkennens der rechtzeitig gegebenen Kursweisung des Bergfahrrers unterlassen habe.

Zutreffend ist in diesem Zusammenhang die Auffassung der Revision, daß die nautische Verantwortung für die Führung des Schleppzuges bei dem Führer des TMS "Adi II" und nicht bei dem Beklagten zu 2 gelegen hat (§ 2 Nr. 4 Abs. 1 RheinSchPolVO). Hingegen kann den Ausführungen der Revision insoweit nicht gefolgt werden, als sie meint, der Beklagte zu 2 sei auch für die Führung des TSK "Echo II" nicht verantwortlich gewesen, weil sein Sohn das Ruder des Schiffes bedient hat. Die Revision übersieht, daß die nach § 18 Nr. 1 RheinSchPolVO zulässige Besetzung des Ruders eines in Fahrt befindlichen Fahrzeugs mit einer hierfür geeigneten Person von mindestens 16 Jahren die nautische Verantwortung des Schiffsführers weder einschränkt noch beseitigt (§ 2 Nr. 3 RheinSchPolVO; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 3. Aufl. S. 175; Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, § 18 RheinSchPolVO Anm. 2). Auch bietet der Sach- und Streitstand keinen Anhalt für das Vorliegen der Voraussetzungen des § 2 Nr. 2 Satz 2 RheinSchPolVO, wonach sich der Schiffsführer vorübergehend durch eine geeignete Person vertreten lassen kann. Selbst die Revision trägt in dieser Richtung nichts vor.

Danach steht, wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, außer Zweifel, daß der Beklagte zu 2 zur Unfallzeit nicht nur alle Maßnahmen zu treffen hatte, die für die sichere Führung seines Schiffes geboten waren (§ 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 2 RheinSchPolVO), sondern daß ihm auch die Beachtung der nach § 4 RheinSchPolVO bestehenden allgemeinen Sorgfaltspflicht oblag. Diese Pflicht gebot aber dem Beklagten zu 2 das Revier, insbesondere die entgegenkommende Bergfahrt sorgsam zu beobachten, zumal es Nacht, wenn auch mondhell, war, und der Schleppzug vor der Begegnung mit dem Bergfahrer eine leichte Linksbiegung des Stromes zu durchfahren hatte. Des weiteren war der Beklagte zu 2 auf Grund des § 4 RheinSchPolVO gehalten, die Führung des Schleppzuges, die nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die rechtzeitige Kursweisung des Bergfahrers übersehen und einen unrichtigen Begegnungskurs eingeschlagen hatte, auf diesen Fehler hinzuweisen (BGHZ 34, 13 mit Anm. Liesecke, LM SeeschiffahrtsStrO Nr. 1). Daß dies dem Beklagten zu 2, der sich im Steuerstuhl des MTS "Adi II" aufhielt, ohne weiteres möglich gewesen wäre, hat das Berufungsgericht mit Recht bejaht. In einer derartigen Wahrschau hätte auch nicht, wie die Revision meint, ein gefährlicher, weil verwirrender, Eingriff in die Führung des Schleppzuges durch den Beklagten zu 2 gelegen. Die Revision übersieht in diesem Zusammenhang, daß - nach den vom Berufungsgericht für glaubhaft gehaltenen Angaben des Zeugen W - der Schleppzug etwa 600 m vor der Begegnung seinen Kurs nach Steuerbord gerichtet hat, mithin in einer Entfernung, die seiner Führung gestattet hätte, den Kursfehler bei einem rechtzeitigen Hinweis

des Beklagten zu 2 auf das Fehlverhalten ohne Verwirrung oder Überstürzung zu berichtigen.

4. 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 Bergfahers den festgelegten Kurs verlassen oder dem Tal-schleppzug verspätet einen anderen Kurs gewiesen habe oder einen der eigenen Weisung widersprechenden unklaren Kurs gefahren sei. Auch wäre es zu riskant gewesen, wenn Schiffsführer Brutsche (MS "Alpina 1") 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.

5. 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 B., 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 B. wie ihm nach den Ausführungen des Berufungsgerichts nicht zu widerlegen ist, zunächst aber dahin, daß der Schleppzug über Steuerbord aufdrehen wolle. Diese Annahme kann B. 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 dieses Schiffes gerichtete Steuerbordkurs des Schleppzuges des Bergfahrs den Schluß auf ein derartiges Manöver des Schleppzuges nahelegen, zumal dieser zu diesem Zeitpunkt unstreitig kein Blinklicht (§ 39 Nr. 2 RheinSchPolVO) zeigte. Schiffsführer B. brauchte deshalb zunächst kein Achtungssignal (§§ 4, 24 Nr. 1a 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. Denn, ob die Führung des Schleppzuges unter den gegebenen Umständen überhaupt zur Abgabe eines derartigen Signals verpflichtet gewesen wäre, ist nicht dargelegt. Sobald B. aber erkannt hat, daß der Schlepp-

zug 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.

Liesecke	Dr.Schulze	Bundesrichter Fleck ist be- urlaubt und kann daher nicht unter- schreiben.	Stimpel	Dr.Bauer
		Liesecke		