

15

113

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 216/63

Verkündet am

18. Oktober 1965,
Schorn,
Justizangestellter,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der C [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED],
S [REDACTED], vertreten durch die C [REDACTED] G [REDACTED]
pour la N [REDACTED], D [REDACTED], C [REDACTED] str.
2. des Schiffsführers Alfred C [REDACTED], zu laden bei der
Beklagten zu 1,

Beklagte, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den S [REDACTED]-V [REDACTED]-Verein a.G. L [REDACTED] ([REDACTED]),
jetzt in H [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch den
Vorstand daselbst,

Kläger, Revisionsbeklagten und
Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Oktober 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision und die Anschlußrevision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 30. Juli 1963 werden mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die Klage hinsichtlich der Schäden, die am MS "M [REDACTED]" durch den Anstoß des Schubleichters "N [REDACTED] I" unmittelbar entstanden sind, in vollem Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt wird.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben. Soweit die Beklagten die Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen haben, haften sie als Gesamtschuldner.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger hat das MS "M [REDACTED]" versichert, das dem Kapitän Bölter gehört und von ihm zur Unfallzeit verantwortlich geführt worden ist. "M [REDACTED]" (331 t, 38 m lang,

5,03 m breit, 150 PS), ein Einraumschiff, lag am 23. Juli 1958 im Duisburg-Ruhrorter-Hafenkanal mit der Steuerbordseite am Kai der Allgemeinen Speditionsgesellschaft. Sein Bug war zum Hafenausgang hin gerichtet. An seiner Backbordseite lag "E [REDACTED] 59" und auf diesem wiederum der Schubleichter "N [REDACTED] I" (952 t, 67 m lang, mit 600 t Ladung) der Beklagten zu 1, dessen Kapitän der Beklagte zu 2 war. "M [REDACTED]" hatte bereits an anderer Stelle eine Ladung von etwa 260 t Langeisen übernommen. An seiner jetzigen Liegestelle sollte das Schiff noch Eisenbleche in den vorderen und hinteren Teil des Laderaumes aufnehmen. Am Nachmittag verließ MS "E [REDACTED]" seinen Platz. "N [REDACTED] I", die mit dem Kopf hafeneinwärts gerichtet lag, sollte jetzt von ihrer Besatzung mit der Heckhandwinde an "M [REDACTED]" herangeholt werden. Der Draht wurde am Vorschiffpoller von "M [REDACTED]" befestigt. Bei der Durchführung dieses Manövers stieß die Backborddecke des achteren Schubrahmens von "N [REDACTED] I" etwa mittschiffs gegen "M [REDACTED]". "N [REDACTED] I" blieb die Nacht über neben "M [REDACTED]" liegen. Am anderen Morgen knickte "M [REDACTED]" gegen 9.30 Uhr durch und sank.

Der Kläger führt das Sinken von "M [REDACTED]" auf fehlerhaftes Verholmanöver und auf das Liegenbleiben von "N [REDACTED] I" neben seinem Schiff zurück; "N [REDACTED] I" sei zudem fehlerhaft am Kai befestigt gewesen. "M [REDACTED]" sei fahrtüchtig gewesen, habe die nötige Festigkeit besessen und sei ordnungsgemäß beladen worden. Dem Eigner von "M [REDACTED]" sei ein Schaden von 87.865,87 DM entstanden, den der Kläger aus übergegangenem Recht ersetzt verlangt.

Die Beklagten haben alle Behauptungen des Klägers bestritten und vorgetragen, "M [REDACTED]" habe nicht die notwendige Festigkeit besessen und sei außerdem falsch



beladen worden. Hierauf beruhe allein der Unfall.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zu einem Drittel dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Der Kläger will mit seiner Anschlußrevision erreichen, daß die Klage zu zwei Dritteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werde. Beide Parteien bitten um die Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Revision der Beklagten.

I. Das Berufungsgericht hat, soweit der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Verhalten der beiden Schiffsführer und dem Unfall in Frage steht, ausgeführt:

a) Die Ladung von etwa 260 t Langeisen habe (bei einer Laderaumlänge von 28 bis 29,5 m) nur 16,5 m lang im Schiff gelegen. Durch diese fehlerhafte Beladung sei die zulässige Druckspannung des Schiffes erheblich überschritten worden.

b) Schon vor der Anfahrt durch "N [REDACTED] I" habe eine Deformation von "M [REDACTED]" infolge Überbeanspruchung seines Festigkeitsverbandes bestanden, die das seitliche Ausweichen des Obergurtes begünstigt habe, wenn das Schiff beladen gewesen sei.

c) Durch den an sich nicht besonders schwerwiegenden Anstoß von "N [REDACTED] I" gegen "M [REDACTED]" habe der Tennebaum von "M [REDACTED]" 8 bis 10 cm nach innen nachgegeben und sei anschließend federnd wiederum etwa 3 cm zurückgekommen. Der schwere Schubleichter, der dann neben dem erheblich kleineren "M [REDACTED]" gelegen habe, habe unter Einwirkung der häufig vorbeifahrenden Schifffahrt einen nicht unbedeutenden Druck auf "M [REDACTED]" ausgeübt. Da "M [REDACTED]" nur mittschiffs an der gebogenen Kaimauer angelegen habe, habe sich der Druck auf diese Stelle konzentriert. Dieser Druck sei um so härter gewesen, weil die Drähte, mit denen "N [REDACTED] I" an der Kaimauer befestigt gewesen sei, zu kurz und zu stark quer abgestanden hätten.

Das Zusammenwirken der unter a) bis c) genannten Umstände habe zum Einknicken von "M [REDACTED]" und zu seinem Sinken geführt; ohne die unter c) genannten Gründe wäre es zum Unfall nicht gekommen. Rechtlich unerheblich sei, daß der Anstoß von "N [REDACTED] I" und das Nebeneinanderliegen der beiden Schiffe für sich allein nicht zum Unfall geführt hätten, wenn "M [REDACTED]" ein intaktes Schiff gewesen wäre.

Die Revision der Beklagten meint, das Verhalten des Schiffsführers von "N [REDACTED] I" sei für den Unfall nicht adäquat gewesen. Die Einwirkungen von "N [REDACTED] I" auf "M [REDACTED]" seien so unbedeutend gewesen, daß sie generell und erfahrungsgemäß keineswegs als geeignet anzusehen seien, das Durchbrechen von "M [REDACTED]" herbeizuführen. Der Verkehr brauche nicht mit einer so außerordentlichen Schwächung des inneren Gefüges eines Schiffes zu rechnen, daß bereits eine harmlose Berührung und ein alltägliches Nebeneinanderliegen ein Durchbrechen zur Folge haben könnte. Möglich sei dieser Erfolg nur gewesen auf Grund einer

äußerlich nicht wahrnehmbaren außergewöhnlichen Schwächung des Gefüges von "M [REDACTED]".

Der Revisionsangriff kann keinen Erfolg haben. Bei der Frage, ob eine Handlung einen Erfolg in adäquater Weise verursacht hat, sind zu Lasten des Handelnden stets jedenfalls diejenigen Umstände zu berücksichtigen, die dem Handelnden bekannt waren (BGHZ 3, 261, 266 f). Dem beklagten Schiffsführer von "N [REDACTED] I" war, bevor er sein Schiff an die Seite von "M [REDACTED]" verholte, bekannt, daß "N [REDACTED] I" kein intaktes Schiff war. Das ergibt sich aus seiner eigenen Einlassung im Verklarungsverfahren, auf die sich das Berufungsurteil stützt. Daher ist es unerheblich, ob der Verkehr im allgemeinen mit einem deformierten und verladenen Schiff rechnen muß. Zutreffend ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, daß bei der Frage, ob das Sinken des MS "M [REDACTED]" dem Verhalten des Schiffsführers von "N [REDACTED] I" zuzurechnen ist, der gefährdete Zustand, in dem sich "M [REDACTED]" befand, zu berücksichtigen ist.

II. Die Revision der Beklagten meint, der Schiffsführer von "N [REDACTED] I" habe nicht schuldhaft gehandelt. Auch dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden.

1. Im Berufungsurteil ist ausgeführt, der Anstoß von "N [REDACTED] I" an "M [REDACTED]" lasse ein fehlerhaftes, unvorsichtiges Manövrieren erkennen. Das ist richtig. Durch den Anstoß von "N [REDACTED] I" wurde der Tennebaum von "M [REDACTED]" eingedrückt. Dafür, daß diese Beschädigung des Schiffes vom beklagten Schiffsführer schuldhafterweise herbeigeführt worden ist, spricht ein Anscheinsbeweis. Der Schiffsführer von "N [REDACTED] I" mußte erkennen, welche Gefahr von der den Schiffskörper überragenden Ecke des Schubrahmens seines Schiffes beim Verholen an die Seite von "M [REDACTED]" ausging.

2. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts (BU S. 19) hat der beklagte Schiffsführer erkannt, daß "M [REDACTED]" "verladen" war; er hat gesehen, daß die Ladung "nur in der Mitte des Schiffes" lag; er hat bemerkt, daß Außenwände und Tennebaum verzogen waren und sich eine Aufbeulung im Gangbord, "ein richtiger Buckel", befand; ihm waren also der Zustand von "M [REDACTED]" und die damit verbundenen Gefahren bekannt. Mit Recht schließt daraus das Berufungsgericht, der beklagte Schiffsführer hätte angesichts dieser Erkenntnisse sein erheblich größeres und schwereres Schiff schon nicht an die Seite von "M [REDACTED]" verholen dürfen. Erst recht habe er, als nach dem Anstoß die mangelnde Festigkeit von "M [REDACTED]" durch das Eindrücken des Tennebaums zusätzlich in Erscheinung getreten sei, nicht neben dem gefährdeten MS "M [REDACTED]" liegen bleiben dürfen. Er habe voraussehen können, daß beide Schiffe unter den Einwirkungen der vorbeigehenden Schifffahrt oft in Bewegung geraten müßten und daß dabei von "N [REDACTED] I" ein Druck ausgehen müßte, der die Gefahr für "M [REDACTED]" habe steigern können. Hinzu komme, daß "N [REDACTED] I" fehlerhaft an der Kaimauer befestigt worden sei. Der beklagte Schiffsführer habe ebenso wie der Schiffsführer von "M [REDACTED]" bedenken müssen, daß sich der Druck, den "N [REDACTED] I" auf "Manfred" beim Vorbeifahren anderer Schiffe ausübte, wegen der gebogenen Kaimauer, an der "M [REDACTED]" lag, besonders ungünstig auswirken mußte (BU S. 18).

Die Revision meint, erst der Unfall habe offenbart, daß der Zustand des inneren Gefüges von "M [REDACTED]" derartig schlecht gewesen sei, daß "M [REDACTED]" eine besondere Schonung benötigt hätte. Damit greift die Revision in unzulässiger Weise die rechtsfehlerfreie Beweiswürdigung des Berufungs-

gerichts an. Zu Unrecht wirft die Revision dem Berufungsgericht eine rückschauende Betrachtungsweise vor. Bei der Prüfung der Verschuldensfrage hat das Berufungsgericht nur solche Umstände berücksichtigt, die dem Schiffsführer von "N [REDACTED] I" bekannt oder erkennbar waren.

Rechtsirrig ist die Ansicht der Revision, bei Schiffen, die im Stapel nebeneinander lägen, sei jedes Schiff nur für seine eigene Sicherheit verantwortlich. Wenn ein Schiff sich neben ein anderes legt, so ist es dafür verantwortlich, daß es nicht durch sein Anlegen und Liegenbleiben das andere Schiff gefährdet (BGH VersR 1963, 352, 353). Gewiß ist auch das andere Schiff für seine eigene Sicherheit verantwortlich; insoweit handelt es sich aber um eine Frage des Mitverschuldens.

III. Schließlich erhebt die Revision der Beklagten eine Verfahrensrüge. Die Beklagten hätten behauptet, so führt die Revision aus, die Befestigung von "N [REDACTED] I" an der Kaimauer sei ordnungsgemäß erfolgt. Vom Vorderschiff von "N [REDACTED] I" aus sei ein ungefähr 20 m langer Vordraht an Land befestigt worden sowie ein ca. 15 m langer Laufdraht. Vom Hinterschiff nach rückwärts sei ein ca. 20 m langer Draht gesetzt worden. Diese Behauptung sei im Schriftsatz vom 3. April 1965 aufgestellt und unter Beweis gestellt worden. Laut Verhandlungsprotokoll vom 5. Juli 1963 sei dieses nicht erledigte Beweiserbieten wiederholt und die Erhebung eines Obergutachtens darüber beantragt worden, daß diese Befestigung genügt habe. Die abweichende Auffassung des gerichtlichen Sachverständigen Emmig sei falsch; Emmig sei von einer geringeren Länge der Drähte ausgegangen als der von den Beklagten behaupteten Länge.

Die Rüge kann keinen Erfolg haben. Das Berufungsgericht ist in der Frage der Befestigung dem gerichtlichen Sachverständigen E. gefolgt. Die Beklagten haben im Schriftsatz vom 3. April 1963 offensichtlich Vorderschiff und Hinterschiff verwechselt, was aber hinsichtlich der Befestigung der Drähte bedeutungslos ist, wie sich aus den Ausführungen des Sachverständigen ergibt. Die Länge des Beidrahts ist nach dem Sachverständigengutachten ohne Bedeutung. Im übrigen besteht, was auch vom Berufungsgericht nicht übersehen worden ist (BU S. 17), eine Abweichung des Sachverständigen von den tatsächlichen Behauptungen der Beklagten nur insoweit, als der Sachverständige die Länge des Laufdrahtes mit höchstens 10 m annimmt, während die Beklagten behauptet haben, dieser Draht sei "ca. 15 m" lang gewesen. Selbst wenn die Behauptung der Beklagten als richtig unterstellt wird, hatte der Laufdraht nicht die vom Sachverständigen für erforderlich gehaltene Länge von 20 - 25 m. Vor allem war der auch nach der Behauptung der Beklagten nur 20 m lange Vorausdraht viel zu kurz, um den Schiffen die erforderliche Bewegungsfreiheit in der Längsrichtung zu geben; er hätte nach dem Sachverständigengutachten eine Länge von 30 - 40 m haben müssen. Es ist also nicht richtig, daß der Sachverständige von falschen tatsächlichen Voraussetzungen ausgegangen ist, die die Richtigkeit seines Gutachtens in Frage stellen könnten. Von der Anforderung eines Obergutachtens hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler abgesehen.

B. Anschlußrevision des Klägers.

I. Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des Schiffsführers von "M." in erster Linie in der falschen Beladung seines Schiffes gesehen, die zu einer erkennbaren

erheblichen Überbeanspruchung des Festigkeitsverbandes geführt habe. Weiter habe, so führt das Berufungsgericht aus, der Schiffsführer von "M [REDACTED]" seine Sorgfaltspflicht dadurch verletzt, daß er zugelassen habe, daß "N [REDACTED] I" sich neben sein Schiff gelegt habe und dort auch trotz des Anstoßes liegen geblieben sei. Dabei habe er bedenken müssen, welcher besonderen Gefahr sein durch die falsche Beladung in einem Spannungszustand befindliches Schiff durch das Anliegen an die gebogene Kaimauer ausgesetzt gewesen sei.

Die Anschlußrevision meint, die falsche Beladung von "M [REDACTED]" müsse außer Betracht bleiben, sie habe weder für den Anstoß von "N [REDACTED] I" an "M [REDACTED]" noch für die Bewegungen und das Aneinanderstoßen der beiden Schiffe während der Nacht irgend eine Bedeutung gehabt. Jedenfalls müßten die Beklagten für die durch den Anstoß von "N [REDACTED] I" eingetretenen unmittelbaren Schäden des MS "M [REDACTED]" von den Beklagten allein getragen werden.

Die Rüge der Anschlußrevision ist in dem zuletzt angeführten Punkt begründet. Der Kläger hat im Schriftsatz vom 19. Januar 1962 behauptet, gemäß der kontradiktorischen Schadenstaxe seien an "M [REDACTED]" durch den Anstoß Schäden im Betrag von 1.091,60 DM entstanden, die Schäden seien am Tennebaum, am Gangbord und an einem Gebinde eingetreten. Die Anschlußrevision hat recht, daß die durch den Anstoß unmittelbar entstandenen Schäden die Beklagten allein zu tragen haben. Wenn die Schiffsführung von "M [REDACTED]" dem Schubleichter gestattet hat, sich neben "M [REDACTED]" zu legen, so hat sie damit nicht in Kauf genommen, daß "N [REDACTED] I" beim Verholen unvorsichtig manövrieren würde. Den Feststellungen des angefochtenen Urteils kann

auch nicht entnommen werden, daß die falsche Beladung für die durch den Anstoß unmittelbar entstandenen Schäden mitursächlich gewesen wäre. Das angefochtene Urteil muß daher in dieser Hinsicht bezüglich des Grundes des Schadensersatzanspruches geändert werden.

Dagegen ist die Anschlußrevision im übrigen, also soweit es sich um die durch das Einknicken und Sinken von "M [REDACTED]" entstandenen Schäden handelt, unbegründet. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts steht es außer Frage, daß die falsche Beladung das Einknicken und Sinken von "M [REDACTED]" mitverursacht hat. Der Eigner und Schiffsführer B [REDACTED] von "M [REDACTED]" hat seine Sorgfaltspflicht in eigenen Angelegenheiten dadurch verletzt, daß er das Schiff falsch beladen und trotz der ihm erkennbaren, seinem Schiff drohenden Gefahr es zugelassen hat, daß "N [REDACTED] I" sich neben sein Schiff legte und neben seinem an der gebogenen Kaimauer liegenden Schiff liegen blieb. Er muß sich sein mitwirkendes Verschulden nach § 254 BGB anrechnen lassen; entgegen der Meinung der Anschlußrevision scheidet eine Anwendung des § 92 BSchG mit § 736 HGB aus, da der Eigner von "M [REDACTED]" gleichzeitig der Schiffsführer war. Dem Einwand aus § 254 BGB ist auch der Kläger ausgesetzt, der sein Recht von B [REDACTED] herleitet.

Unbegründet ist die Verfahrensrüge der Anschlußrevision, das Berufungsgericht habe die Behauptung der Beklagten nicht beachtet, daß Kapitän B [REDACTED] den Schiffsführer von "N [REDACTED] I" wiederholt aufgefordert habe, hinter "M [REDACTED]" und nicht neben ihm zu verholen. Die hierfür in Frage kommenden Zeugen B [REDACTED], Sch [REDACTED] und F [REDACTED] sind vernommen worden. Aus der Bekundung P [REDACTED], von "M [REDACTED]" aus sei zu "N [REDACTED] I" eine Leine geworfen worden, damit der Schubleichter

bei "M [REDACTED]" habe beigehten können, konnte das Berufungsgericht nach der ihm zustehenden freien Beweiswürdigung den Schluß ziehen, die Behauptung der Beklagten sei widerlegt, jedenfalls sei der etwaige zunächst erhobene Widerspruch nicht ernsthaft gewesen, also aufgegeben worden. Der Ansicht der Revision, das Hinüberwerfen der Leine sei auch dann notwendig gewesen, wenn der Schubleichter sich nicht neben "M [REDACTED]" gelegt hätte, kann nicht gefolgt werden. Sie läßt sich auch nicht mit der Aussage B [REDACTED] vereinbaren, die Wurfleine sei zum Zwecke des Beiholens von "N [REDACTED] I" hinübergegeben worden.

Unerheblich ist schließlich, ob für "N [REDACTED] I" keine Notwendigkeit bestanden hat, sich neben "M [REDACTED]" zu legen.

C. Die Schuld beider Schiffsführer am Unfall hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler abgewogen.

Nach alledem ist die Revision der Beklagten im vollen Umfange, die Revision des Klägers mit der Maßgabe zurückzuweisen, daß die Klage hinsichtlich der Schäden, die am MS "M [REDACTED]" durch den Anstoß von "N [REDACTED] I" unmittelbar entstanden sind, in ganzem Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt wird.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97 Abs. 1,
100 Abs. 4 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Fleck

Stimpel