

Verkündet
am 18. Dezember 1958

Hoffmeister, 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 N.V. Rijnvaartmaatschappij "N[REDACTED]"
in A[REDACTED], Mi[REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
2. der O[REDACTED] de Na[REDACTED] Fr[REDACTED] Rh[REDACTED] in
St[REDACTED], vertreten durch die Co[REDACTED] G[REDACTED]
p[REDACTED] la Na[REDACTED] de H[REDACTED] GmbH,
D[REDACTED]-Ru[REDACTED], Ca[REDACTED]str. 2,
Nebenintervenientin der Klägerin,
- Prozeßbevollmächtigter zu 1 und 2: Rechtsanwalt
Dr. [REDACTED] -

gegen

- die Firma Franz H[REDACTED] & Cie. GmbH, vertreten durch
ihren Geschäftsführer in D[REDACTED]-Ru[REDACTED], Ha[REDACTED]str. 1,
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 18. Dezember 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkennt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschif-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 17. Oktober 1957 wird
zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Klägerin aufer-
legt mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention, ..
die die Nebenintervenientin zu tragen hat.

Tatbestand:

Am 23. Dezember 1953 war das auf Bergfahrt begriffene MTS "Rhe[REDACTED]" mit dem Kahn "H[REDACTED]" im Anhang in der Höhe von Kestert rechtsrheinisch vor Anker gegangen, da bei kleinem Wasser (Gaußer Pegel 0,72 m) eine Verkehrsstockung entstanden war. Dem MTS "Rhe[REDACTED]" war das MS "H[REDACTED]-K[REDACTED]" vorgespannt. Hinter diesem Schleppzug hatten das MS "Do[REDACTED]", das MS "W[REDACTED]" und das MTS "M[REDACTED]" nebeneinanderliegend gewartet. Linksrheinisch lag u. a. das Räderboot "F[REDACTED] H[REDACTED]" mit drei Kähnen im Anhang. Nach einiger Zeit des Wartens setzte sich das MTS "M[REDACTED]" in Fahrt. Es fuhr nach linksrheinisch und verhielt dort. Das MS "W[REDACTED]" folgte ihm alsbald. Inzwischen kam das Schleppboot "Lo Me[REDACTED]" mit zwei nebeneinanderhängenden Kähnen -- "He[REDACTED]" an steuerbord und "Ri[REDACTED]" an backbord -- zu Tal. Dabei kollidierte zunächst "He[REDACTED]" mit dem aus dem Kurs seiner schleppenden Motorschiffe nach steuerbord hinausgeratenen Kahn "H[REDACTED]". Dann geriet der Talzug nach linksrheinisch hinüber, wo "Ri[REDACTED]" mit "H[REDACTED]" zusammenstieß.

Die Klägerin macht mit der Klage auf sie als Versicherer übergegangene Schadensersatzansprüche in Höhe von 2494,20 DM nebst Zinsen wegen Beschädigung des Kahnes "He[REDACTED]" geltend und verlangt außerdem Erstattung der Kosten, die ihr in dem Vorprozeß gegen die Eigner und Schiffsführer von "W[REDACTED]" und "M[REDACTED]" entstanden sind. Die Nebenintervenientin der Klägerin ist Eignerin des Schleppers "Lo Me[REDACTED]" und des Kahnes "Ri[REDACTED]". Die Beklagte ist Eignerin des Schleppbootes MTS "Rhe[REDACTED]", MS "H[REDACTED]-K[REDACTED]", "F[REDACTED] H[REDACTED]" und des Kahnes "H[REDACTED]".

In Vorprozessen wurden rechtskräftig abgewiesen die Klagen:

- a) von N. [REDACTED] gegen die Eigner und Schiffsführer von "W. [REDACTED]" und "M. [REDACTED]" wegen Beschädigung des Kahn "He. [REDACTED]"; diesem Rechtsstreit war H. [REDACTED] auf seiten der N. [REDACTED] beigetreten;
- b) von C. [REDACTED] gegen H. [REDACTED] und die Schiffsführer der H. [REDACTED] schiffe wegen Beschädigung des Kahn "Ri. [REDACTED]";
- c) von H. [REDACTED] gegen Eigner und Schiffsführer von "M. [REDACTED]" wegen Beschädigung des Räderbootes "F. [REDACTED] H. [REDACTED]".

In dem vorliegenden Rechtsstreit hat die Klägerin ihre Klage damit begründet, daß der Kahn "H. [REDACTED]" durch Verschulden der Führungen von "Rhe. [REDACTED]", "H. [REDACTED]-K. [REDACTED]" und des Kahn selbst in den Kurs der Talfahrt geraten sei; außerdem habe "F. [REDACTED] H. [REDACTED]", wie die Schleppboote "Rhe. [REDACTED]" und "H. [REDACTED]-K. [REDACTED]", der Talfahrt nicht genügend Platz gelassen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat auch die vorliegende Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist zurückgewiesen, jedoch die Revision zugelassen worden. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihre Klageanträge weiter. Ihren Anträgen hat sich die Nebenintervenientin angeschlossen. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Kahn "H[REDACTED]" nach der Stromseite (Steuerbördseite) aus der Kiellinie seines Schleppzuges geraten und seinem Schlepper, dem MTS "Rhe[REDACTED]", aufgelaufen sei. Dadurch habe der Strang von "H[REDACTED]" eine Bucht bekommen, die zum Hachten des Stranges auf dem felsigen Boden des Strombettes geführt habe. Der Kapitän von "Rhe[REDACTED]" habe versucht, den Kahn vor der Begegnung mit dem Talzug wieder beizuziehen. Da jedoch der Strang Hacht gehabt habe und in einem Winkel zum Fahrwasser hin abgestanden sei, sei der Kahn vollends ausgeschert und in den Kurs des Talzuges, der den Bergzug sehr nahe angehalten habe, gekommen.

Wie es zu der Hacht gekommen ist, ist ungeklärt geblieben. In Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht hält das Berufungsgericht auf Grund der eingehenden Beweisaufnahme zwei Möglichkeiten für gegeben, von denen keine bewiesen noch ausgeräumt sei: entweder sei das MTS "M[REDACTED]" so nahe an dem Kahn vorbeigefahren, daß durch den hierdurch bewirkten Sog der Kahn mitgenommen worden sei, oder der Schlepper "Rhe[REDACTED]" habe vorübergehend angezogen und dann wieder abgestoppt.

Zu demselben Ergebnis war das Rheinschiffahrtsgericht in dem Vorprozeß N[REDACTED] gegen Eigner und Schiffsführer von "M[REDACTED]" (3 O 47/54, Bl. 194 f) gekommen, in dem die Klägerin der jetzigen Beklagten den Streit verkündet hatte. Auch dort hat es das Rheinschiffahrtsgericht für möglich, aber

nicht für bewiesen erachtet, daß das Ausscheren des Kahnes auf einen von dem vorausfahrenden MTS "M[REDACTED]" ausgehenden Sog zurückzuführen sei. Das Berufungsgericht hat daher recht, wenn es ausführt, es sei durch das Urteil im Vorprozeß nicht an einer freien selbständigen Würdigung des Beweisergebnisses im vorliegenden Prozeß gehindert (§§ 74, 68 ZPO). In dieser Richtung werden auch von der Revision keine Angriffe erhoben.

Dagegen meint die Revision, das Berufungsgericht hätte prüfen müssen, ob eine von dem MTS "M[REDACTED]" ausgehende Sogwirkung naturgesetzmäßig überhaupt zum Ausscheren des Kahnes mit der Folge, daß der Strang auf Grund kam, hätte führen können. Der Vorwurf der Revision, das Berufungsgericht habe eine solche Prüfung unterlassen, ist jedoch unbegründet. In dem Urteil vom 10. Januar 1957 3 U 40/55, auf das das angefochtene Urteil Bezug nimmt, ist ausgeführt (S. 9), daß ein Ausscheren des nicht verankerten Kahnes schon bei geringer Ursache vorkommen könne, da die Strömung infolge des niedrigen Wasserstandes verhältnismäßig schwach und der Kahn nur wenig beladen gewesen sei. Die Annahme des sachkundigen Berufungsgerichts, der von dem MTS "M[REDACTED]" ausgehende Sog könne die Hacht verursacht haben, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Wenn die Revision meint, der Strang wäre nicht in Bucht auf den Grund gefallen, wenn "Rhe[REDACTED]" mit der Fahrtaufnahme gewartet hätte, so setzt sie sich mit der tatsächlichen Feststellung des Berufungsgerichts (S. 20) in Widerspruch, daß gerade nicht bewiesen sei, daß das Schleppboot die Fahrt aufgenommen habe.

Das Berufungsgericht hält weiter ein nautisch schuldhaftes Verhalten des Kapitäns von "Rhe[REDACTED]" nicht für erwiesen, das darin läge, daß er versucht habe, seinen aus der Kiellinie ausgelaufenen Anhangskahn wieder beizuziehen. Das Beiziehen des Kahnes war an sich nautisch geboten; fraglich kann nur sein, ob dieser Versuch im Hinblick auf die eingetretene Hacht objektiv richtig war. Das Berufungsgericht hat aber schon nicht zu der Überzeugung kommen können, daß der Kapitän, während er anzog, die eingetretene Hacht überhaupt erkannt hatte oder auch nur hätte erkennen können. Aber selbst wenn der Kapitän nach dem Erkennen der Hacht ganz bewußt den Versuch gemacht haben sollte, den Strang durch kräftiges Anziehen doch noch loszubekommen, um den Kahn aus der Gefahrenzone herauszubringen, so sei, wie das Berufungsgericht des näheren ausführt, ein solcher Versuch nautisch zu vertreten und, selbst wenn er objektiv fehlerhaft gewesen wäre, jedenfalls im Hinblick auf die einen sofortigen Entschluß erfordernde Gefahrenlage subjektiv entschuldbar gewesen. Diese Ausführungen, die klar und eindeutig ein Verschulden des Kapitäns verneinen, lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Das sachkundige Berufungsgericht war entgegen der Ansicht der Revision nicht gehalten, hierüber einen Sachverständigen zu hören.

Gleichfalls für unbewiesen hält das Berufungsgericht, daß die beiden H[REDACTED]schleppzüge zu weit im Strom gelegen seien und den Kurs der Talfahrt in unzulässiger Weise beeinträchtigt hätten (S. 18 des Urteils vom 10. Januar 1957 3 U 40/55). Das angefochtene Urteil (S. 17 ff) hat sich auch, ohne daß dabei ein Rechtsirrtum zutage tritt, mit der Frage auseinandergesetzt, ob der Schiffsführer des Kahnes "H[REDACTED]"

hätte Anker setzen müssen und sein Boot rechtzeitig hätte wahrschauhen können. Die Revision hat diesen Ausführungen nichts entgegengesetzt, was rechtlich erheblich wäre.

Der Hauptangriff der Revision geht schließlich dahin, das Berufungsgericht habe die Beweislast und den Unterschied zwischen Schuldvermutung und prima facie-Beweis verkannt. Wenn ein geschleppter Kahn ausschere, so spreche, wie die Revision meint, die Vermutung dafür, daß dies durch Verschulden der verantwortlichen Schiffsführung geschehen sei; sowohl die Schiffsführung von "Rhe[REDACTED]" wie die von "H[REDACTED]" seien für das Ausscheren verantwortlich und müßten sich daher entlasten. Da das Berufungsgericht ein non liquet angenommen habe, sei das Verschulden einer der beiden Schiffsführungen der Beklagten unwiderlegt geblieben; das Berufungsgericht hätte daher die Beklagte verurteilen müssen.

Auch diese Rüge der Revision ist unbegründet. Ein Verstoß der Beklagten gegen ein bestimmtes Verhalten vorschreibendes Schutzgesetz ist nicht festgestellt. Es ist weder festgestellt, daß die Schleppzüge der Beklagten an einer unzulässigen Stelle zum Halten gebracht wurden, noch daß sich der "Rhe[REDACTED]"-Schleppzug im Zeitpunkt des ersten Ausschereus des Kahnes "H[REDACTED]" in Fahrt befunden habe, so daß schon aus diesen Gründen ein Verstoß gegen §§ 65, 46 Nr. 1 RSchPVO a.F. ausscheidet. Es taucht daher überhaupt nicht die Frage auf, ob der Verstoß gegen eine Vorschrift, die ein bestimmtes Verhalten gebietet, eine Beweislastumkehr hinsichtlich der schuldhaften Schadensverursachung herbeiführt. Es bedarf daher nur der Prüfung der vom

14

Berufungsgericht zutreffend verneinten Frage, ob im vorliegenden Fall ein Anscheinsbeweis für ein ursächlich schuldhaftes Verhalten der Beklagten spricht. Ein solcher Beweis des ersten Anscheins ist von der Rechtsprechung unter gewissen Umständen angenommen worden, wenn ein zu Berg fahrender Anhangskahn ausschert oder zu weit aus dem Kurs seines Bootes hinausfährt (vgl. z.B. die bei Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 2. Aufl. S. 101 angeführten Fälle). Die Führung des Anscheinsbeweises setzt aber in solchen Fällen zum mindesten voraus, daß bewiesen ist, daß der sich nicht gestreckt in der Kiellinie seines Bootes haltende Anhang sich überhaupt in Fahrt befand; gerade das ist aber, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, nicht bewiesen. Das erste Ausscheren des Kahnes ist daher nicht zwingend auf einen Ursachenverlauf zurückzuführen, der nach der Lebenserfahrung einen Schluß auf ursächliches Verschulden der Schiffsführung des Kahnes oder des Bootes zuläßt. Dieses erste Ausscheren war aber, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum annimmt, ursächlich für das Hachten und das auf einem durchaus atypischen Ursachenverlauf beruhende weitere Ausscheren, das durch den Versuch des Kapitäns, den Kahn beizuziehen, eingetreten ist.

Die Revision hat sich demnach in jeder Richtung als

unbegründet erwiesen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 101 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke