

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

2059 045

II 2R 248/63

URTEIL

Verkündet am

14. Juni 1965

Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma R- L GmbH, M S-straße, vertreten durch ihre Geschäftsführer daselbst,
2. des Schiffsführers Ernst T vom MS "Luanda", G,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

den S V- V a. G. L (W)
mit dem Sitz in H. M-straße,
vertreten durch Karl K, Ernst G und Fridolin G
in H, M-straße,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juni 1965 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 11. Oktober 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist der Versicherer des 260 t großen und mit einem 75 PS starken Motor ausgerüsteten MS "Blömer". Er hat Schäden an diesem Schiff und seiner Ladung in Höhe von 7176,19 DM ersetzt, die nach seiner Behauptung am 23. Juli 1959 bei einer Havarie auf dem Rhein zwischen Rodenkirchen und Köln entstanden sind. Mit der vorliegenden Klage verlangt er Ersatz von den Beklagten.

MS "Blömer" fuhr zu Tal. Seine Ladung Briketts lag zum Teil an Deck. Sie war durch Decklaststützen, gegen die Bohlen gelegt waren, befestigt. MS "Blömer" wurde durch das der Beklagten zu 1 gehörende und vom Beklagten zu 2 geführte leere MS "Luanda" (903 t, 715 PS) überholt. Auf MS "Blömer" brachen die Decklaststützen und die

an Deck liegende Ladung rutschte in den Strom.

Der Kläger hat behauptet, MS "Luanda" habe die Überholung zunächst an der Backbordseite von "Blömer" durchführen wollen, sei aber mit Rücksicht auf die herankommende Bergfahrt kurz hinter diesem Schiff nach Steuerbord abgegangen und anschließend so nahe an ihm vorbeigefahren, daß man hätte überspringen können. Dabei habe es eine hohe Fahrtstufe eingehalten. Unter dem Einfluß der von "Luanda" ausgehenden Sogwirkung habe sich das MS "Blömer" nach vorne geneigt und sei vorne auf Grund gestoßen, wobei Schaden entstanden sei. Durch diese Grundberührung und den Wellenschlag und Sog von "Luana" habe "Blömer" weiter Schlagseite erhalten, so daß Wasser ins Schiff gedrungen sei. Weiter sei hierdurch die ordnungsmäßig gesicherte und verstaute Decklast verrutscht, so daß deren Stützen gebrochen seien und ein Teil der Ladung über Bord gegangen sei.

Die Beklagten haben behauptet, ihr Schiff habe das MS "Blömer" an dessen Backbordseite überholt und dabei einen Seitenabstand von etwa 50 m beobachtet. Das Schiff sei mit geringer Geschwindigkeit gefahren. Erst als man schon mehrere hundert Meter stromabwärts von MS "Blömer" gewesen sei, habe man auf "Luanda" beobachtet, daß das überholte Schiff in Querlage gekommen und ein Teil der Decklast über Bord gegangen sei. Ein Zusammenhang zwischen diesen Ereignissen und der Überholung könne also nicht bestehen. Der Unfall des MS "Blömer" müsse vielmehr darauf beruhen, daß auf diesem Schiff etwas nicht in Ordnung gewesen sei. Es habe kein Schiffsattest für den Rhein besessen und ohne Decklast fahren sollen. Außerdem sei diese Last nicht ordnungsgemäß verstaute gewesen. Die Abstützungen der Decklast seien zu schwach gewesen.

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



In den Vorinstanzen ist die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet, verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat auf Grund der Beweisaufnahme festgestellt:

MS "Luanda" habe mit einer Geschwindigkeit von 25 bis 30 km/h das MS "Blömer" in einem Seitenabstand von weniger als 10 m an der Steuerbordseite überholt. Als "Luanda" soeben an "Blömer" vorbeigewesen sei, habe MS "Blömer" stark geschaukelt und den Kopf zum linken Ufer hingestreckt; es habe Grundberührung bekommen, wodurch seine Fahrt gebremst worden sei; die Deckladung sei ins Rutschen gekommen und nach Brechen der Abstützungen über Bord gegangen. Die Havarie sei allein auf die nautisch fehlerhafte Fahrweise von "Luanda" zurückzuführen. Die Abstützungen der Decklast seien nicht zu schwach gewesen, sie hätten normalen Bewegungen des Schiffes standhalten können. Es sei ein Glück gewesen, daß die Decklaststützen gebrochen und die Deckladung in den Strom gerutscht sei, da anderenfalls das Schiff gekentert und gesunken wäre.

II. Die Revision wendet sich im wesentlichen gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts. Ihre Verfahrensrügen können den Bestand des angefochtenen Urteils nicht gefährden.

1. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe seine Feststellungen entscheidend auf die Aussage des unbeteiligten Schiffsführers B. von MS "Schwelgern" gestützt; da dieser aber den Seitenabstand nicht habe ange-

ben können, in dem "Luanda" das MS "Blömer" überholt habe, ergebe sich aus seiner Aussage nur ein zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Überholen und der Havarie, der nicht genüge; in Wahrheit habe das Berufungsgericht entscheidend auf die Aussagen der beteiligten Besatzungsmitglieder Spiede und Rösner von "Blömer" abgestellt.

Es ist nicht richtig, daß sich aus der Bekundung von Beiler nur ein zeitlicher Zusammenhang des Überholvorganges mit dem Unfall ergibt. Schon bei seiner kurz nach dem Unfall erfolgten Vernehmung durch die Wasserschutzpolizei hat Beiler angegeben, MS "Blömer" habe, als es von "Luanda" auf der Steuerbordseite überholt worden sei, seinen Kurs nach Backbord auf "Schwelgern" gerichtet, wahrscheinlich, weil sein Schiffsführer dem starken Wellenschlag und Sog von "Luanda" habe ausweichen wollen; dann seien plötzlich mehrere Tonnen der Ladung an Steuerbordseite ins Wasser gefallen. Die hohe Fahrstufe von "Luanda" sei nicht angebracht gewesen. Bei seiner Vernehmung im Rechtsstreit hat B. [REDACTED] bekundet, "Blömer" habe sich etwas oberhalb von dem zu Berg fahrenden MS "Schwelgern" befunden, als "Luanda" überholt habe und die Ladung von "Blömer" über Bord gegangen sei. "Luanda" habe eine sehr starke Walze hinter sich gezogen, die offenbar dem MS "Blömer" zu schaffen gemacht habe. "Blömer" habe den Kopf zum linken Ufer gestreckt, dann aber wieder mehr nach Steuerbord genommen; das Schiff habe stark geschaukelt, die Decklast sei mit einer starken Staubwolke über Bord gefallen; in diesem Zeitpunkt sei "Luanda" an "Blömer" soeben vorbei gewesen; den Seitenabstand von "Luanda" zu "Blömer" bei der Vorbeifahrt könne er nicht angeben. Aus diesen Aussagen ergibt sich nicht nur ein zeitlicher Zusammenhang, sondern auch die Einwirkung des in schneller Fahrt überholenden MS "Luanda" auf das überholte Schiff, das nach der Auffassung

des Schiffsführers B[REDACTED] in seiner Fahrt von dem Überholer beeinträchtigt worden ist. Dem entspricht es, wenn das Berufungsgericht ausführt, die Aussage des Schiffsführers B[REDACTED] vermittele das Bild eines unter der Einwirkung von Sog und Wellenschlag schlingernden und schließlich querfallenden Schiffes, eine Einwirkung, die nur von dem überholenden MS "Luanda" ausgegangen sein konnte. Auch im übrigen hat sich das Berufungsgericht im Rahmen der ihm zustehenden freien Beweiswürdigung gehalten, wenn es mit rechtsfehlerfreier Begründung den Bekundungen der Besatzungsmitglieder von "Blömer" Glauben geschenkt hat, während es die Angaben der Besatzungsmitglieder von "Luanda" für unglaublich gehalten hat. Zu Unrecht greift daher die Revision das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen Vetter mit ihrer Behauptung an, Vetter habe nicht von dem nahen Abstand beim Überholen ausgehen dürfen.

Jeder tatsächliche Anhaltspunkt fehlt für die von der Revision neu aufgestellte Behauptung, die Ladung von MS "Blömer" sei schon durch frühere Begegnung in Unordnung geraten. Aus der Aussage des Schiffsjungen R[REDACTED] ergibt sich dafür nichts.

Unbegründet ist ferner die Revisionsrüge, das Berufungsgericht habe sich nicht mit der Bekundung des Schiffsjungen R[REDACTED] auseinandergesetzt, wonach während der Vorbeifahrt andere als normale Schlingerbewegungen nicht feststellbar gewesen seien. Das Berufungsgericht hat die Aussage des Schiffsjungen R[REDACTED] u. a. deswegen für zuverlässig gehalten, weil sie in wesentlichen Punkten durch den Zeugen B[REDACTED] bestätigt worden sei, vor allem hinsichtlich des unmittelbaren Zusammenhanges zwischen dem Überholen und der Havarie. R[REDACTED] hat bekundet, "Blömer" habe sich ganz erheblich zur Steuerbordseite ge-

neigt und die Ladung sei abgerutscht, als "Luanda" mit dem Heck so ungefähr vor dem Bug von "Blömer" auf dessen Steuerbordseite gewesen sei. Diese Darstellung stimmt mit der des Schiffsführers B. überein. Gerade daraus ergibt sich der von der Revision vermißte unmittelbare örtliche Zusammenhang zwischen Überholen und Havarie, ferner auch die Unrichtigkeit der weiteren Meinung der Revision, durch die Aussage des Schiffsjungen R. sei die Feststellung im angefochtenen Urteil widerlegt, wonach die von "Luanda" ausgehende Sogwelle das Wasser über Freibord und Tennebaum hinweg in das Schiffsinne führte. Die Revision übersieht, daß das Heck des MS "Luanda", das mit einer um mindestens 15 km/h höheren Geschwindigkeit an dem 34 m langen MS "Blömer" vorbeizog, hierzu nur einen Zeitraum von höchstens 8 Sekunden benötigte.

Mit Recht hat das Berufungsgericht in dem Verhalten des Schiffsführers von "Luanda" einen Verstoß gegen § 4 RhSchPVO gesehen. Er hat weiterhin gegen die Vorschrift des § 37 Nr. 4 RhSchPVO verstoßen.

2. Die Revision wendet sich gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, die Stützen der Decklast seien nicht zu schwach gewesen. Sie beanstandet, daß das Berufungsgericht dem Antrag, zu diesem Punkt zwei Mitglieder der Schiffsuntersuchungskommission als sachverständige Zeugen zu vernehmen, nicht stattgegeben habe. Ob die Begründung, mit der das Berufungsgericht die Vernehmung der Zeugen abgelehnt hat, der rechtlichen Nachprüfung standhält, braucht nicht erörtert zu werden, da die Behauptung der Beklagten, die Stützen seien zu schwach gewesen, für die Entscheidung des Rechtsstreits unerheblich ist. Das Berufungsgericht ist mit dem gerichtlichen Sachverständigen (Bl. 122 dA), dem Schiffsamtsamt und der Wasserschutzpol

(Bl. 4, 5 der Ermittlungsakten Trauth) zu der Überzeugung gekommen, das Schiff wäre gekentert und gesunken, wenn die Stützen dem durch die Steuerbordneigung des Schiffes hervorgerufenen Seitendruck der Ladung standgehalten hätten; denn dann hätte das Schiff so starke Schlagseite bekommen, daß Süllbleche und Tennebaum unter die Wasserlinie gekommen wären. Die nach der Behauptung der Beklagten zu schwachen Stützen haben also die Entstehung eines weit höheren Schadens verhindert.

Nicht zugestimmt werden kann der Ansicht der Revision, ein Schiff sei nicht fahrtüchtig, wenn es durch die in nahem Abstand erfolgende Vorbeifahrt eines schnell fahrenden Fahrzeuges von der Größe des MS "Luanda" zu kentern drohe. Im Gegensatz zu dem von der Revision angezogenen, durch Urteil des erkennenden Senates vom 15. Oktober 1959 II ZR 77/58 (VersR 1959, 985) entschiedenen Fall war im vorliegenden Fall die Decklast nicht zu hoch gewesen.

Das Fehlen des Schifffahrtsattestes von "Blömer" für den Rhein war nach Ansicht des Rheinschifffahrtsgerichts für die Havarie nicht ursächlich. Das Berufungsgericht, das offensichtlich der Ansicht des Erstrichters beigetreten ist, hat sich mit dieser Frage nicht ausdrücklich befaßt. Das Fehlen des Rhein-Attestes allein erbringt keinen Anscheinsbeweis für ein Mitverschulden der Schiffsführung von MS "Blömer". Irgendeinen tatsächlichen Anhaltspunkt dafür, daß das Fehlen des Attestes oder die im Schreiben des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln vom 11. Dezember 1959 enthaltenen Beanstandungen (abgesehen von der oben behandelten Frage der Decklaststützen) für den Unfall ursächlich gewesen sein könnten, hat die Revision nicht angeführt.

III. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck