

Verkündet
am 31. Januar 1957
Hoffmeister, Justiz-
angestellter, als
Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Communauté de Navigation Française R [REDACTED] in S [REDACTED]
[REDACTED], vertreten durch ihren Direktor De G [REDACTED] daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die N.V. tot E [REDACTED] van T [REDACTED] in R [REDACTED],
Direktie: Phs. van O [REDACTED] N.V. in R [REDACTED], W [REDACTED],
2. den Kapitän J.K. [REDACTED], Führer des MS "Caucasia", zu la-
den bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 24. Januar 1957 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Selowsky, Dr. Delbrück, Dr. Haidinger,
Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 13. Januar
1955 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 6. September 1952 befand sich das der Klägerin gehörige MS "Jean Millot" mit 7 Kähnen im Anhang, darunter auf Nr 1 dem ebenfalls der Klägerin gehörigen beladenen Kahn "Penelope", unterhalb Niederbreisig auf Bergfahrt. Dieser Schleppzug wurde von dem im Eigentum der Beklagten zu 1 stehenden und vom Beklagten zu 2 geführten MTS "Caucasia" mit dem Kahn "Peruvia" im Anhang an der Backbordseite überholt. Dem "Caucasia"-Schleppzug folgte das gleichfalls der Klägerin gehörige MS "Sanara I". Etwa zu dieser Zeit erhielt "Penelope" Grundberührung und wurde beschädigt.

Die Klägerin hat behauptet, "Caucasia" sei in einem Abstand von nur 10 bis 15 m an "Penelope" vorbeigefahren und habe ihr das Wasser weggenommen, was den Unfall zur Folge gehabt habe. Die Klägerin verlangt von den Beklagten als Gesamtschuldnern im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes Schadensersatz und hat dementsprechend Leistungs- und Feststellungsklage erhoben.

Die Beklagten haben zur Begründung ihres Klageabweisungsantrages vorgebracht, die Vorbeifahrt am Schleppzug der Klägerin sei in genügendem Abstand durchgeführt worden und sei für das Raken des Kahns "Penelope" nicht ursächlich gewesen. Auch habe Schleppzug "Jean Millot" trotz ordnungsmäßiger Ankündigung des Überholmanövers seine Geschwindigkeit nicht vermindert. Eine Sogwirkung habe nicht entstehen können, da "Caucasia" nur etwa 1 km/st schneller als der Schleppzug der Klägerin gefahren sei. "Penelope" sei bei dem niedrigen Wasserstand zu tief abgeladen gewesen. Der Unfall könne auch durch Sogwirkung des nachfolgenden MS "Sanara I" entstanden sein.

- 3 -

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-
obergericht haben der Klage den Erfolg versagt. Mit der
Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter.
Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß im Falle
eines Schadenseintrittes beim Überholen der Überholer
die Beweislast dafür trage, daß sein Überholmanöver er-
laubt oder für den entstandenen Schaden nicht ursächlich
gewesen sei. Diese Beweislage kehre sich jedoch, wie im
angefochtenen Urteil ausgeführt ist, um, wenn entgegen
§ 44 RhPVO aF der Vorfahrende seine Geschwindigkeit
ohne berechtigten Grund nicht vermindere. Der "Jean
Milot"-Zug habe seine Fahrt nicht vermindert, obwohl
er ohne Gefahr hätte langsam tun können. Die Klägerin
habe den ihr demnach obliegenden Beweis dafür, daß
"Penelope" während der Überholung durch "Caucasia" und
als Folge dieser Überholung gerakt habe, bei dem un-
klaren und widerspruchsvollen Beweisergebnis ebenso-
wenig erbracht wie einen Beweis für ein schuldhaftes
Verhalten von "Caucasia". Es könne nicht festgestellt
werden, daß "Caucasia" unverhältnismäßig nahe an "Pene-
lope" herangefahren sei. Der Zeitpunkt des Rakens und
die Position von "Caucasia" in dem Augenblick, in dem
"Penelope" auf Grund kam, seien nicht geklärt. Es sei
möglich, daß "Penelope" bereits Grundberührung gehabt
habe, als "Caucasia" sich noch in Höhe des auf Nr 2 hin-
ter "Penelope" laufenden Anhangkahnes "W. van Driel 67"
befunden habe. Es sei aber auch möglich, daß das Über-
holmanöver von "Caucasia" im Zeitpunkt des Rakens bereits
beendet gewesen sei. Es könne ferner nicht die Möglich-
keit ausgeschlossen werden, daß, falls "Penelope" wirk-
lich durch Sogwirkung gerakt habe, die Sogwirkung von



"Sanara I" ausgegangen sei. Schließlich könne der Unfall sehr wohl ohne jede Sogwirkung eines anderen Schiffes dadurch entstanden sein, daß "Penelope" zu tief abgeladen habe.

Die Revision behauptet, das Berufungsgericht sei auf den unter das Gutachten der Schifferbörse gestellten Vortrag der Klägerin, ihr Schleppzug habe ohne Gefährdung der Anhänge die Geschwindigkeit nicht herabsetzen können, nicht eingegangen; sei aber die Beibehaltung der Fahrgeschwindigkeit berechtigt gewesen, so gehe die Ungeklärtheit des Sachverhalts zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten.

Der Revisionsangriff kann keinen Erfolg haben.

Nach § 43 Nr 1 RhPVO aF dürfen Schleppzüge in derselben Richtung nur aneinander vorbeifahren, wenn unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichend Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Daß der "Caucasia"-Zug genügend Raum zum Überholen hatte, steht außer Streit; denn die Klägerin hat selbst vorgetragen, der Beklagte zu 2 habe keinen sachlichen Grund gehabt, sich ihrem Schleppzug zu nähern; sie gibt also selbst zu, daß genügend Platz vorhanden war; sie behauptet nur, der Beklagte zu 2 sei deswegen näher an ihren Schleppzug herangefahren, um mit dem Kapitän der "Jean Millot" schimpfen zu können. Die Vorschrift des § 43 Nr 1 hat daher im vorliegenden Fall auch für die Frage der Umkehrung der Beweislast auszuscheiden.

In Rechtsprechung und Schrifttum ist vielfach der Satz aufgestellt, der Überholende trage die Gefahr des Mißlingens seines Manövers, wobei bestritten ist, ob mit diesem Satz eine Beweislastumkehrung oder nur ein Anscheinsbeweis für das ursächliche Verhalten der Schiffs-

führung des überholenden Schiffes verbunden ist (Vortisch-Zschucke BSchG 2. Aufl § 92 Anm 8 d S 455; Wassermeyer, Kollisionsprozeß 2. Aufl S 205; Schaps HGB § 735 Anm 73, jeweils mit Nachweisen). Der vorliegende Fall gibt dem Senat keinen Anlaß, hierzu Stellung zu nehmen. Denn Voraussetzung für die Beweislastumkehrung oder die Anwendung des Anscheinsbeweises ist in jedem Falle, daß der Tatbestand des Vorbeifahrens (Überholens) feststeht; behauptet der Beklagte, der Unfall habe sich schon ereignet, bevor er überhaupt vorbeigefahren sei, so muß der Kläger zunächst diese Behauptung widerlegen, da die Vorbeifahrt zu den anspruchsbegründenden Tatsachen gehört. Anders wäre es nur, wenn nach dem Geschehensablauf selbst erfahrungsgemäß darauf zu schließen wäre, daß es während des Vorbeifahrens zum Unfall gekommen ist. Davon kann aber im vorliegenden Falle keine Rede sein. Das Berufungsgericht hat übereinstimmend mit dem Rheinschiffahrtsgericht ausgeführt, die von dem Zeugen A. Heybor gegebene Darstellung deute darauf hin, daß "Penelope" schon vor der Vorbeifahrt des MTS "Caucasia" mit dem Grund in Berührung gekommen sei. Hiernach ist das Berufungsgericht nicht zu der Überzeugung gekommen, daß das Raken während der Vorbeifahrt eingetreten ist. Diese trichterliche Würdigung des Beweisergebnisses läßt keinen Gesetzesverstoß erkennen und wird auch von der Revision nicht angegriffen. Von Bedeutung für die Frage des Vorbeifahrens kann im vorliegenden Fall auch nicht sein, daß "Caucasia" bereits an anderen Anhangkähnen des Schleppzuges der Klägerin vorbeigefahren war oder gerade vorbeifuhr. Denn die Behauptung der Klägerin ging allein dahin, daß "Penelope" infolge der Sogwirkung, die von "Caucasia" ausgegangen sei, gerakt habe. Eine solche Sogwirkung konnte aber nicht eintreten, solange sich "Caucasia" noch in Höhe des Kahnes "W. van Driel 67" befunden hat. Gerade diese Möglichkeit schließt aber das Berufungsgericht nicht aus.

Fehlt es demnach bereits an der Feststellung eines Tatbestandes, der Voraussetzung für die Anwendung von Regeln über die Beweislastumkehrung oder über den Anscheinsbeweis ist, so gehen die Angriffe der Revision ins Leere, die sich dagegen richten, daß das Berufungsgericht wegen des gesetzwidrigen Beibehaltens der Geschwindigkeit des Schleppzuges der Klägerin die Beweislastumkehrung verneint habe. Ebenso bedarf es eines Eingehens auf die übrigen Erwägungen, aus denen heraus das Berufungsgericht die Abweisung der Klage gleichfalls begründet, nicht.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Selowsky

Dr.Delbrück

Dr.Haidinger

Dr.Nörr

Dr.Haager