

Verkündet
laut Protokoll
am 21. März 1957

Jodas, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Georg R. [REDACTED] GmbH, [REDACTED],
H. [REDACTED] str. [REDACTED], vertreten durch ihren Geschäftsführer,
dieselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

1. die Communauté de N. [REDACTED] F. [REDACTED] F. [REDACTED],
[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, dieselbst,
2. den Kapitän G. [REDACTED] vom Boot "Paul Vidal", zu laden
bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 21. März 1957 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr
und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobersgerichts - in Köln vom 14. April 1955
AZ 3 U 97/54 wird auf Kosten der Klägerin zurückge-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des 1279 to großen Kahnes "Reitz 9". Der Beklagten zu 1 gehört das Boot "Paul Vidal", das am 28. Februar 1953 zur Zeit des Unfalls vom Beklagten G. verantwortlich geführt wurde und die beiden nebeneinanderhängenden Kähne "Neptun 5" (62 m lang) und "Marcel Petit" (94 m lang) schleppte. "Neptun 5" war an der Steuerbordseite von "Marcel Petit" festgemacht. Der Kahn "Reitz 9" lag in einem Schiffsstapel in der Höhe der Duisburger Kupferhütte vor Anker. Etwas tiefer lag der Kahn "Nordfahrt 5" in einem weiteren Stapel. Beide Kähne lagen außen auf und weiter als 30 m aus dem rechten Ufer. Als der Beklagte G. nach Abgabe des Backbordwendesignals wegen Nebels über Backbord aufdrehte, rissen die Drähte zwischen Boot und Kähnen. Die Kähne trieben zu Tal, wobei sie den Kopf etwas zum linken Ufer hin hatten. Auf ihnen wurden zwar Buganker gesetzt, beim Rundgehen der Hinterschiffe schlugen diese aber doch gegen "Reitz 9" und "Nordfahrt 5" an.

Für die an ihrem Schiff entstandenen Schäden, die sie mit 13 990,20 DM beziffert, macht die Klägerin die Beklagten verantwortlich. Sie behauptet, beim Drehen sei das Boot mit seinem Kopf so stark herumgeschwenkt, daß die Drähte zunächst schlapp durchgehangen hätten. Dann habe das 2400 PS starke Boot "Paul Vidal" vollen durchgezogen, ohne daß die Drähte bedient worden seien. Diese seien beim Rackwerden gerissen, da sie der plötzlich starken Belastung nicht gewachsen gewesen seien.

Die Beklagten haben die Behauptungen der Klägerin bestritten und vorgetragen, es sei derart neblig geworden, daß "Paul Vidal" habe aufdrehen müssen. Als das Boot dann bereits quer gelegen habe, seien plötzlich die Umrisse der an der Kupferhütte liegenden Schiffe in Erscheinung getreten. Um eine Anfahrung zu vermeiden, habe der Beklagte G.

alles darangesetzt, um seine Kähne noch herumzuziehen. Nach der Anfahrung habe sich herausgestellt, daß sowohl "Reitz 9" als auch "Nordfahrt 5" sich viel zu weit und entgegen den bestehenden Vorschriften aus dem Ufer befunden hätten.

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

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht ist in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht zu der Auffassung gekommen, daß der Zusammenstoß mit dem Kahn "Reitz 9" allein auf das schuldhaft fehlerhafte Verhalten der Schiffsführung dieses Kahnbesitzers zurückzuführen sei, während ein ursächlich schuldhaftes Verhalten des Beklagten G. nicht nachgewiesen sei. Das Berufungsgericht führt aus:

Der Kahn "Reitz 9" sei an unzulässiger Stelle gelegen. Der Beklagte habe nicht pflichtwidrig gehandelt, wenn er das Aufdrehmanöver erst nach Durchfahren der Straßenbrücke mit seinem fast 200 m langen Schleppzug begonnen habe. Erst kurz unterhalb der Straßenbrücke, spätestens in Höhe des Wahrschaupostens, sei es so neblig geworden, daß das Aufdrehen werden müsse. Vor dem Wendebeginn habe der Beklagte den Schiffsstapel, an dessen äußerster Seite der Kahn "Reitz 9" gelegen sei, nicht sehen können. Erst als das Schleppboot bereits halbzwerch gelegen sei, seien die am rechten Ufer breitliegenden Kähne plötzlich sichtbar geworden. Der Beklagte G. habe nun durch heftiges Ziehen, eine grundsätzlich durchaus geeignete Maßnahme, versucht, seine Anhangkähne von dem Schiffsstapel abzu ziehen. Wenn dabei die Drähte brachen,



so könne dies dem Schiffsführer des Bootes nicht als Verschulden zur Last gelegt werden.

2. Die Revision meint, aus zwei Gründen spreche gegen den Beklagten G. nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises eine Schuldvermutung, einmal, weil sein Anhang ein stillliegendes Schiff angefahren habe, sodann, weil beim Wenden seine Schleppstränge gebrochen seien.

Zwar ist der Revision zuzugeben, ^{daß} wenn ein in Bewegung befindliches Schiff ein stillliegendes Schiff anfährt, nach der Lebenserfahrung regelmäßig anzunehmen ist, daß der Zusammenstoß durch ein schuldhaftes Verhalten des fahrenden Schiffes herbeigeführt worden ist, wobei sich die Schuldvermutung gegen den Schleppführer richtet, wenn sich der anführende Talkahn im Anhang eines Schleppbootes befunden hat (Vortisch-Zschucke BSchG 2. Aufl § 92 Anm 8d; Wassermeyer, Kollisionsprozeß, 2. Aufl S 85, 92, 99, 107 ff; Schaps, Das deutsche Seerecht, 2. Aufl HGB § 735 Anm 85 ff). Auch kann bei Strangbruch eine Schuldvermutung gegen den Schleppführer in Frage kommen (Wassermeyer aaO S 105). Das Berufungsgericht hat jedoch im vorliegenden Fall einen Sachverhalt festgestellt, auf Grund dessen nach der Lebenserfahrung nicht der Schluß gezogen werden kann, daß das Anfahren auf mangelnde Sorgfalt des Beklagten Gabel zurückzuführen sei.

Aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt sich, wie noch auszuführen sein wird, daß der Schleppzug sich bis zu Beginn des Aufdrehmanövers auf einem Kurs befunden hat, dessen Beibehaltung zum Zusammenstoß mit dem stillliegenden Kahn "Reitz 9" hätte führen müssen. Hiernach war sowohl die Einhaltung dieses Kurses bis zum Wendebeginn seitens des Beklagten G. als auch die Lage des ankernden Kanes ursächlich für den späteren Zusammenstoß. Während jedoch das

Berufungsgericht dem Beklagten G. seine Kursführung nicht zum Vorwurf macht, sieht es ein schuldhaftes Verhalten des Kohnführers von "Reitz 9" in der Wahl seines Liegeplatzes, da sein Kahn an unzulässiger Stelle gelegen sei. Es bedarf keiner Stellungnahme zu der Frage, ob die gegen den Schleppführer im Falle des Anfahrens seines Anhangs gegen ein stillliegendes Schiff sprechende Schuldvermutung immer schon dann ausgeräumt ist, wenn das stillliegende Schiff an ungeeigneter Stelle liegt, oder ob das Verhalten des stillliegenden Schiffes nur unter dem Gesichtspunkt des gemeinsamen Verschuldens nach § 92 BSchG, § 736 HGB zu beurteilen ist. Jedenfalls spricht die Lebenserfahrung nicht ohne weiteres für ein Verschulden des Schleppführers, wenn das Anfahren bei Nebel erfolgt. Hier muß dem Schleppführer nachgewiesen werden, daß er das stillliegende Schiff rechtzeitig gesehen hat oder bei der erforderlichen Aufmerksamkeit hätte sehen können oder mit dem Liegen von Schiffen in dem von ihm eingeschlagenen Kurs hätte rechnen müssen.

Die Revision wendet sich zunächst gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Kahn "Reitz 9" habe breiter als zulässig gelegen. Zwar greift die Revision nicht die tatsächliche Feststellung an, daß der Kahn die angeordnete Liegebreite von 30 m erheblich überschritten hat. Die Revision rügt jedoch, das Berufungsgericht habe die unter Beweis gestellte Behauptung der Klägerin übergangen, daß die Kähne an dieser Stelle mit Duldung der Wasserschutzpolizei immer mehr als 30 m breitlägen, so daß sich ein Gewohnheitsrecht herausgebildet habe, wonach eine solche Lage geduldet werde; die Beklagten hätten auch gar nicht behauptet, daß G. die polizeiliche Anordnung über die Beschränkung der Liegebreite gekannt habe. Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt, abgesehen davon, daß das Gegenteil der Behauptung der Klägerin auf Grund der schriftlichen Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg-Ruhrort vom 4. Mai 1954 als erwiesen anzusehen sei, habe niemand das Recht, sich über

das unstreitig klare und eindeutige Verbot hinwegzusetzen.

Das Vorbringen der Revision, die Beklagten hätten gar nicht behauptet, daß G. die polizeiliche Anordnung gekannt habe, ist unzutreffend. Vielmehr hat sich die Beklagte zu 1 in dem Rechtsstreit 3 U 96/54 = 3 C 166/53, in dem die Beklagte zu 1 als Klägerin aufgetreten ist und auf den in dem angefochtenen Urteil Bezug genommen ist, ausdrücklich darauf berufen, ihr Schleppführer habe unterhalb der Straßenbrücke zum Drehen angesetzt, da rechtsrheinisch die Kähne nur 30 m breit liegen dürfen. Nach der Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg als der zuständigen Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde (Nr III der Eingangsbestimmungen zu RhSchPVO aF, jetzt § 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956, BGBl II, 317) wird die Einhaltung der vorgeschriebenen Breite laufend überwacht und gegen Verstöße eingeschritten. Wenn hiernach das Berufungsgericht die Einhaltung des Kurses durch den Schleppführer nicht für fehlerhaft ansah und ein Verschulden des Schleppführers nicht darin erblickte, daß dieser den Verstoß gegen die polizeiliche Vorschrift seitens des Schiffers von "Reitz 9" nicht in den Bereich seiner Überlegungen zog, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Aus den gleichen Gründen scheidet auch ein schuldhafter Verstoß des Beklagten G. gegen die Vorschrift des § 167 Nr 2 RSchPVO aF aus, die das Aufdrehen auf der Reede von Duisburg-Ruhrort bei hinreichendem Raum überall gestattet. Auch kann der Ansicht der Revision, G. hätte mehr nach backbord halten müssen, nicht gefolgt werden, da er mit Rücksicht auf die möglicherweise (und tatsächlich) linksrheinisch liegenden Schiffe und im Hinblick auf die Länge seines Schleppzuges auf einen ausreichenden Drehkreis achten mußte. Eine auch nur langsame Weiterfahrt im Nebel kam im Hinblick auf das Verbot des § 79 RhSchPVO aF nicht in Frage.

Die Revision meint, der Beklagte G. habe bereits beim Durchfahren der Straßenbrücke aufdrehen müssen, da in diesem Zeitpunkt die ziehenden Nebel sichtbar geworden seien. Die Zeugen Sc. und St., auf deren Aussagen sich die Revision beruft, haben dies jedoch nicht bekundet. Sc. hat ausgesagt, es sei diesig geworden, als sich der Schleppzug zwischen den beiden Brücken befunden habe. St. hat bekundet, es sei etwas neblig gewesen, als "Paul Vidal" die Eisenbahnbrücke durchfahren habe; als der Schlepper schon durch die Straßenbrücke hindurchgefahren gewesen sei, sei es auf einmal rack zugefallen. Aus diesen Aussagen läßt sich nicht schließen, daß für den Schleppführer schon bei der Durchfahrt durch die Straßenbrücke erkennbar war, daß an der Unfallstelle die Sichtsverhältnisse schlechter waren als unter der Brücke. Im übrigen hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ausgeführt, der Kapitän des "Paul Vidal" habe nicht pflichtwidrig gehandelt, wenn er erst nach Durchfahren der Straßenbrücke mit dem ganzen Schleppzug aufzudrehen begann, da ein Aufdrehen unter der Brücke als zu gefährlich ausscheiden mußte,

Die Revision greift ferner die Auffassung des Berufungsgerichts an, der Beklagte G. habe sich erst in dem Augenblick, als er mit seinem Boot bereits halbzwerch lag, vor die Notwendigkeit gestellt gesehen, seine Anhangkähne von dem plötzlich sichtbar gewordenen Schiffsstapel am rechten Ufer abzuziehen. Nach Ansicht der Revision hätte der Schleppführer bei gehöriger Aufmerksamkeit schon viel früher den Schiffsstapel erkennen müssen, da Besatzungsmitglieder der stillliegenden Kähne den Schleppzug zum Teil bereits unter der Straßenbrücke hätten herankommen sehen. Das Berufungsgericht hat hierzu festgestellt, nach den glaubwürdigen Aussagen der Besatzungen des Schleppzuges habe vom Schleppboot aus der Schiffsstapel wegen unsichtiger Witterung nicht früher gesehen werden können; dem stände

die von Besatzungsmitgliedern des Schiffsstapels gemachte Wahrnehmung nicht entgegen, da es eine Erfahrungstatsache sei, daß man aus dem Dunst ins Helle weiter sehen könne als umgekehrt. Die Meinung der Revision, es sei naturgesetzlich unmöglich, daß man durch den Nebel nur in der einen Richtung so weit Sicht habe, in der anderen dagegen nicht, kann nicht als zutreffend erachtet werden. Aus einer Nebelbank hat man in einen nebelfreien Raum bessere und weitere Sicht als umgekehrt.

Auch die weitere Behauptung der Revision, das Berufungsgericht habe die Behauptung der Klägerin unbeachtet gelassen, daß der Ausguck des Schleppers nicht besetzt gewesen sei, ist unzutreffend. Das Berufungsgericht hat diese Behauptung nicht übersehen, sondern ausgeführt, die Beweisaufnahme habe keinerlei Anhaltspunkte für die Richtigkeit dieser Behauptung erbracht.

Schließlich hat das Berufungsgericht auch die Tatsache des Strangbruches den Beklagten ohne Rechtsirrtum nicht zum Verschulden angerechnet. Zwar würde ein plötzliches heftiges Anziehen der losen Schleppstränge beim Aufdrehen regelmäßig eine Schuldvermutung gegen den Schleppführer begründen. Das Berufungsgericht sieht aber bei den besonderen Umständen des Falles, wo es darauf ankam, durch schnelles und entschlossenes Handeln die drohende Gefahr des Zusammenstoßes abzuwenden, diese Maßnahme des Schleppführers als gerechtfertigt, zum mindesten als durch die Plötzlichkeit des zu fassenden Entschlusses entschuldigt an. Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Die Auffassung der Revision, ohne das heftige Anziehen wäre es gar nicht zum Zusammenstoß gekommen, greift in das der Revision verschlossene Gebiet der tatsächlichen Feststellungen über. Wenn die Revision meint, nur infolge des Rundgehens der Anhangkähne um ihre Buganker sei es zum Zusammenstoß gekommen, so steht

dies mit der Feststellung des Berufungsgerichts, daß bei Beibehaltung des Kurses der Kähne ein Zusammenstoß drohte, der auch beim Länden kopfvor nicht mit höherer Aussicht auf Erfolg hätte abgewendet werden können, in Widerspruch. Die vom Berufungsgericht getroffene Feststellung erscheint auch denkgesetzlich nicht unmöglich, da die Anhangkähne nach dem vom Schlepper versuchten Wendemanöver mit dem etwas zum linken Ufer hin gerichteten Kopf zu Tal trieben, also ihren ursprünglichen Kurs änderten.

Nach alledem ist die Revision nicht begründet. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr. Haager