

054

Verkündet
am 14. März 1957

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. I. B. Elbschiffahrt,
Aktiengesellschaft in H., B.
N., gesetzlich vertreten durch
ihren Vorstand daselbst,
 2. des Kapitäns Hermann W. vom Boot "Deutschland",
zu laden bei der Beklagten zu 1,
- Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

gegen

die Reederei Georg R. GmbH Abteilung Schiffahrt
in D. H. Straße,
vertreten durch ihren Geschäftsführer daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 14. März 1957 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Fischer,
Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - Koblenz vom 27. Juli 1955 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Kahn "Reitz 7" (1360 to), die Beklagte zu 1 Eignerin oder mindestens Ausrüsterin des Räderbootes "Deutschland" (1200 PS).

Am 24. Dezember 1953 schleppte das unter Führung des Beklagten W. stehende Boot "Deutschland" den Kahn der Klägerin als dritten Anhang auf der Bergfahrt von Salzig nach Bingen. Im Binger Loch brach plötzlich der an den Kahn "Reitz 7" ausgegebene Schleppstrang. Obschon "Reitz 7" sofort beide Anker setzte, bekam sein Achterschiff Grundberührung, wodurch das Vorderschiff nach Steuerbord verfiel und sich festsetzte. Später wurde der Kahn von Vorspannbooten losgeturnt und nach Bingen verbracht.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten Ersatz des ihr entstandenen Schadens, den sie auf 27 479,86 DM beziffert. Sie führt das Brechen des Stranges darauf zurück, daß der Beklagte W. an ihren Kahn einen untauglichen, weil bereits um mehr als ein Drittel abgeschlissenen Strang ausgegeben habe.

Die Beklagten sind der Meinung, der Strang sei trotz seiner Schadhaftheit noch ausreichend stark gewesen. Nur durch das Hinzukommen eines weiteren, von den Beklagten nicht zu vertretenden Umstandes, wie etwa schlechtes Nachsteuern des geschleppten Kahn, könne es zum Strangbruch gekommen sein. Auch sei möglich, daß der Verschleiß der Trosse erst nach ihrer Ausgabe an den Kahn "Reitz 7" entstanden sei. Jedenfalls sei durch nichts erwiesen, daß der Beklagte W. bei Ausgabe des Stranges dessen Schadhaftheit hätte erkennen müssen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiff-

fahrtsobergericht hat die von den Beklagten eingelegte Berufung zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie ihren Klageabweisungsantrag weiterverfolgen. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Die Klage kann sich gegen die Beklagte zu 1 sowohl auf den Schleppvertrag als auch auf unerlaubte Handlung, gegen den Beklagten zu 2 nur auf unerlaubte Handlung stützen.

Der Schleppvertrag ist im vorliegenden Falle Werkvertrag, da er auf die Verbringung eines mit einer schlepperfremden Besatzung bemannten Bootes vom Abgangs- zum Ablieferungsort gerichtet ist (RGZ 112, 41). Der Schleppstrang, den die Beklagte zu 1 nach dem Vertrag zur Verfügung zu stellen hatte, war der Beanspruchung nicht gewachsen und ist gebrochen, wodurch der Schaden entstanden ist. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Reichsgerichts, der sich der Bundesgerichtshof angeschlossen hat (BGHZ 8, 239 [241] mit Nachweisen, insbesondere RGZ 86, 321; 148, 148), hat bei Werkverträgen der Unternehmer, der objektiv vertragswidrig gehandelt hat, sich zu entlasten. Er muß, wenn er in Erfüllung des Vertrages eine Einrichtung zur Verfügung gestellt hat, mit der der Schaden in ursächlichem Zusammenhang steht, beweisen, daß die benutzte Einrichtung tauglich war oder daß ihn an der etwaigen Fehlerhaftigkeit der Einrichtung kein Verschulden trifft.

Als Klagegrundlage aus unerlaubter Handlung kommt gegen den Beklagten W. § 823 Abs 1 BGB, gegen die beklagte Schiffahrtsgesellschaft sowohl die Haftung für eigenes Verschulden nach § 831 BGB als auch die Haftung für das Ver-



schulden ihres Schleppführers nach § 3 BSchG in Frage (RGZ 63, 308 3117; 151, 296). In den Fällen des § 823 Abs 1 BGB und § 3 BSchG hat die Klägerin das Verschulden des Schleppführers zu beweisen, während die beklagte Schiffahrtsgesellschaft nach § 831 BGB ihr mangelndes eigenes Verschulden nachweisen muß.

Während die Tatsachen, die als Schadensursache in Betracht kommen, unter Berücksichtigung der Beweislast nach § 286 ZPO festzustellen sind, entscheidet das Gericht über den ursächlichen Zusammenhang zwischen diesen Tatsachen (hier der Schadhaftheit des Stranges) und dem eingetretenen Schaden gemäß § 287 ZPO (vgl z.B. BGHZ 2, 138 1407; 7, 148 2037); bei dieser Entscheidung ist das Gericht an Verteilung der Beweislast nicht gebunden (RGZ 155, 37 397), wenn auch das Urteil nicht auf einer Verkennung der Beweislast beruhen darf (RG JW 1914, 757; Warn 1915 Nr 185).

II. Das Berufungsgericht, das ebenso wie das Rheinschiffahrtsgericht ersichtlich davon ausgeht, daß der Beklagte [REDACTED] einen Schleppstrang mit den üblichen Dimensionen ausgegeben hat, stellt fest, daß in der Nähe der Bruchstelle die Tauglichkeit des Stranges bis auf 62,8 bzw. 65,5 % der ursprünglichen Tragfähigkeit herabgesetzt und damit die höchstzulässige Verschleißgrenze von 20 % erheblich überschritten war. Hiergegen werden von der Revision keine Angriffe erhoben. Das Berufungsgericht hält weiter die Beklagten für beweispflichtig dafür, daß der Unfall nicht auf den über die zulässige Verschleißgrenze hinausgehenden Verschleiß zurückzuführen ist. Die Revision ist der Meinung, das Berufungsgericht habe über die Verteilung der Beweislast geirrt; die Klägerin hätte beweisen müssen, daß die Schadhaftheit des Stranges für das Reißen ursächlich geworden sei.

Die Rüge der Revision ist zunächst insoweit unbegründet,

als sie den Klageanspruch gegen die beklagte Schiffahrtsgesellschaft betrifft, da, wie ausgeführt, die Schiffahrtsgesellschaft auf Grund des Schleppvertrages zu beweisen hat, daß der Strang tauglich war und sein Reißen nicht auf die Schadhaftheit zurückzuführen ist.

Aber auch soweit die Rüge den Anspruch gegen den Beklagten W. betrifft, kann sie keinen Erfolg haben. Zwar ist der Revision zuzugeben, daß hier die Klägerin beweispflichtig ist. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil lassen aber erkennen, daß das Berufungsgericht in Wahrheit seine Überzeugung auf einen Beweis des ersten Anscheins gestützt hat und daß diese Überzeugung auch nicht von einer etwaigen Verkennung der Beweislast beeinflusst wird. Nach der Rechtsprechung (RG HansRGZ 1933 B Sp 121; OLG Hamburg HansRGZ 1939 B Sp 179) ist bei einem Strangbruch, sofern nicht besondere Umstände vorliegen, nach der Lebenserfahrung anzunehmen, daß der Strang nicht in Ordnung war und das Reißen hierauf zurückzuführen ist. Im vorliegenden Falle hat das Berufungsgericht eine die Zugfestigkeit erheblich mindernde Schadhaftheit festgestellt. Nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge ist der Schluß gerechtfertigt, daß der Bruch durch die Schadhaftheit verursacht worden ist. Wenn die Beklagten einen der Regel des Lebens widersprechenden Ursachenverlauf behaupten, so haben sie, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, nicht nur Möglichkeiten aufzuzeigen, sondern Tatsachen vorzutragen und zu beweisen, die die für den Regelverlauf sprechende Erfahrung auszuräumen geeignet sind (BGHZ 8, 240). Die Beklagten haben aber, wie im angefochtenen Urteil ausgeführt ist, nichts dafür vorgetragen, daß der Unfall auf andere Umstände als auf den Zustand des Schleppstranges zurückzuführen sein kann. In dem von den Beklagten vorgelegten Gutachten des Sachverständigen Dr. Foerster ist zwar, worauf die Revision hinweist, ausgeführt, daß eine übermäßige Beanspru-

chung und damit der Bruch der Trosse bei schlechtem Nachsteuern des Kannes vorkommen könne; die Beklagten haben aber selbst nicht einmal ein solches fehlerhaftes Nachsteuern des Anhangkannes der Klägerin behauptet, geschweige denn bewiesen.

Die Revision macht ferner geltend, der Schleppzug habe nach Ausgabe des Stranges eine Havarie erlitten, bei der der Strang möglicherweise über Felsen gerutscht und verschlissen sei. Das Berufungsgericht hat sich mit diesem Vorbringen bei der Frage des Verschuldens des Beklagten Wagner auseinandergesetzt und ausgeführt, die Beklagten hätten nicht nur Möglichkeiten aufzuweisen, sondern den Beweis zu führen, daß der Strang nachträglich verschlissen sei; für das Vorbringen der Beklagten spreche, wie im einzelnen ausgeführt wird, wenig Wahrscheinlichkeit. Diese Ausführungen treffen auch für die von den Beklagten versuchte Widerlegung des Anscheinsbeweises hinsichtlich der Ursächlichkeit zu. Wenn das Berufungsgericht in tatsächlicher Würdigung der Verhältnisse zu der Überzeugung gekommen ist, daß der Strang bei der Havarie nicht über die Felsen gerutscht ist, so ist diese Annahme für die Revision, die selbst nur von ihrer Möglichkeit spricht, nicht angreifbar.

Die Revision rügt weiter, das Berufungsgericht hätte zu der Behauptung der Beklagten, der Strang sei trotz seiner Schadhaftigkeit noch ausreichend stark gewesen, das beantragte Gutachten der Schiffsbauversuchsanstalt in Duisburg erhalten müssen. Auch hiermit kann die Revision keinen Erfolg haben. Die Zuziehung eines Sachverständigen und die Vornahme einer naturgroßen Prüfung an der Unfallstelle lag im Ermessen des Gerichts. Das Gericht hat seine Ansicht, daß sich die tatsächlichen Verhältnisse keineswegs auch nur annähernd rekonstruieren ließen, eingehend begründet. Die Beklagten sind selbst in ihrer Klagebeantwortung davon ausge-

gangen, daß die höchstzulässige Verschleißgrenze ihres Stranges 20 % betrage, wenn sie auch damals der irrigen Meinung gewesen sind, der tatsächliche Verschleiß habe nur 10 % betragen. Unter diesen Umständen kann keine Rede davon sein, daß das Berufungsgericht die Grenzen seines Ermessens überschritten habe, wenn es von der Erholung eines Gutachtens abgesehen hat.

Das Berufungsgericht ist anhand der von sämtlichen Gutachtern getroffenen Feststellung des starken Verschleißes rechtsfehlerfrei zu der Annahme gekommen, daß ein stärker Verschleiß einem gewissenhaften Kapitän nicht verborgen bleiben könne. Die Revision sieht einen Widerspruch darin, daß das Berufungsgericht einerseits feststellt, die Haupt- hanfseele sei vollkommen von Rost durchfressen gewesen, andererseits ausführt, die Anrostung des gebrochenen Stranges sei so gering gewesen, daß sie für die Strangschwächung ohne Bedeutung sei. Ein solcher Widerspruch liegt jedoch nicht vor, da sich die Anrostung, wie das vom Gericht angezogene Gutachten der Seilprüfstelle ergibt, auf die Drahtoberfläche bezieht.

Schließlich rügt die Revision vergebens, die Besatzung des Schleppers sei nicht vernommen worden. Die Beklagten hatten diese als Zeugen u.a. für ihre Behauptung benannt, daß von ihnen bei Ausgabe des Stranges keinerlei schadhafte Stellen im Strang bemerkt worden seien. Die Richtigkeit dieser Behauptung kann unterstellt werden. Hierdurch wird nicht die Annahme des Berufungsgerichts erschüttert, daß einem aufmerksamen Schiffsführer der starke Verschleiß

nicht entgehen konnte.

Die Revision ist hiernach als unbegründet mit der
Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

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