

Verkündet
am 13. Oktober 1960
Pfauf, 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 N.V. "O [REDACTED]", O [REDACTED] V [REDACTED] van Sch [REDACTED]
voor B [REDACTED] in G [REDACTED], E [REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Reederei Wilhelm G [REDACTED] in D [REDACTED],
D [REDACTED]straße [REDACTED],
2. den Kapitän L [REDACTED] vom [REDACTED] "[REDACTED]", zu laden
bei der Beklagten zu 1),
3. den Kapitän W [REDACTED] vom [REDACTED] "[REDACTED]", zu
laden wie vor,
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Dr. Haager, Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 20. November 1958
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin macht als Versicherer des Motorgüterschiffes "T[REDACTED]" Schadensersatzansprüche in Höhe von 12 484,93 hfl nebst Zinsen geltend, nachdem sie dem Eigner von "T[REDACTED]" Ersatz geleistet hat. Die Beklagte zu 1) ist Eignerin, mindestens aber Ausrüsterin der Schlepper "G[REDACTED]" (Motorschlepper) und "G[REDACTED]" (Dampfschlepper), die von den Beklagten zu 2) und 3) geführt wurden.

Am Abend des 31. Januar 1956 war das mit Hochofenschlacke beladene MS "T[REDACTED]" bei einem Kölner Pegelstand von 480 und wachsendem Wasser unterhalb Görsicker auf der linken Rheinseite in Höhe von Stromkilometer 802 vor Anker gegangen. Nachdem es dort einige Zeit gelegen hatte, kamen die Schlepper "G[REDACTED]" (als Vorspannboot) und "G[REDACTED]" (als Hauptboot) mit dem beladenen Kahn "N[REDACTED]" auf erster Länge und einem Fendel-Kahn auf zweiter Länge im Anhang. Dieser Schleppzug ankerte in der Nähe von MS "T[REDACTED]". Dabei legte sich das Boot "G[REDACTED]" auf die Steuerbordseite des Kahnes "N[REDACTED]". Nach einiger Zeit fiel MS "T[REDACTED]" mit dem Kopf zur Backbordseite und geriet abtreibend vor den Kopf von "N[REDACTED]". An beiden Schiffen entstanden Schäden.

Die Klägerin hat im ersten Rechtszug behauptet, "T[REDACTED]" habe unterhalb von zwei kurzen Kribben, die vom linken Ufer in den Strom gingen und damals überspült gewesen seien, etwa 30 - 50 m außerhalb der Bühnenstreichlinie an zwei Ankern stillgelegt. Etwa 2 Stunden später sei das Neptun-Schiff von seinen Schleppern stromseits von "T[REDACTED]" so vor Anker gelegt worden, daß sein Kopf sich etwa auf der Höhe des Mittschiffs von "T[REDACTED]" befunden habe. Beide Boote seien

längsseits von "N [REDACTED]" gegangen, und zwar "G [REDACTED]" auf der Backbord- und "G [REDACTED]" auf der Steuerbordseite des Kahnes. Der seitliche Abstand zwischen "G [REDACTED]" und "T [REDACTED]" habe 15 m betragen. Nachdem der Schleppzug so etwa 30 - 45 Minuten gelegen habe, sei plötzlich das Boot "T [REDACTED]" - das bis dahin völlig ruhig gelegen habe - mit dem Kopf nach Backbord, also zur Strommitte, hinübergefallen. Das sei von den drei nebeneinander liegenden Schiffen der Beklagten verursacht worden, die - gewissermaßen eine Barriere im Strom bildend - die Strömung mit Gewalt gegen das Backbordhinterschiff von "T [REDACTED]" abgedrängt hätten.

Im zweiten Rechtszug hat die Klägerin den Sachverhalt wie folgt vorgetragen: Der Schlepper "G [REDACTED]" habe an dem Bühnenkopf oberhalb von "T [REDACTED]" gelegen, während der Kahn "N [REDACTED]", mit dem Schlepper "G [REDACTED]" an seiner Steuerbordseite, an dem Bühnenkopf unterhalb von "T [REDACTED]" geankert habe. Dadurch sei an beiden Bühnenköpfen die Strömung erhöht und der Neerstrom zwischen den Bühnen - wo "T [REDACTED]" gelegen habe - so verstärkt worden, daß er das Vorschiff von "T [REDACTED]" nach Strommitte abgedrückt und "T [REDACTED]" von seinen Ankern gerissen habe. An diese Folgen ihres Ankerns hätten die Führer der beiden Schleppboote denken und sie durch anderes, für "T [REDACTED]" ungefährliches Ankern vermeiden müssen.

Die Beklagten haben die Behauptungen der Klägerin hinsichtlich der Lage der Schiffe bestritten und behauptet, die Schiffe ihres Schleppzuges hätten mit dem Abtreiben von "T [REDACTED]" nichts zu tun gehabt. Sie haben insbesondere darauf hingewiesen, daß der kleine Schlepper "G [REDACTED]", der nur 4,70 m breit sei und einen Tiefgang von nur 1,85 m habe, die Strömung unmöglich wesentlich habe beeinflussen können.



Jedenfalls treffe sie kein Verschulden. "T[REDACTED]" habe nicht ordnungsgemäß vor Anker gelegen und sich deshalb losgerissen.

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:

Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Die Ansicht der Klägerin, nach der Lebenserfahrung spreche eine Vermutung für ein ursächliches Verschulden der beklagten Schiffsführer, sei selbst dann nicht zutreffend, wenn "T[REDACTED]" längere Zeit vor der Ankunft des Ge-Schleppzuges ruhig vor seinen beiden Ankern gelegen hätte. Wenn ein ankerndes Schiff loskomme und abtreibend Schaden anrichte, so sei nach allen Regeln der Erfahrung ein derartiges Abtreiben auf unzureichende Befestigung oder die Wahl eines ungeeigneten Liegeplatzes zurückzuführen. Unzureichende Verankerung und ungünstige Stromverhältnisse könnten sich sehr allmählich auswirken. "T[REDACTED]" habe zwischen zwei Buhnen bei hohem, noch wachsendem Wasser im Wirkungsbereich der dort herrschenden Neerströme geankert, deren Wirkung erst nach einer gewissen Zeit das Loskommen von den Ankern habe herbeiführen können. Unter diesen Umständen müsse die Klägerin ein ursächliches Verschulden der beklagten Schiffsführer beweisen.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe den Antrag der Klägerin auf Vernehmung eines Sachverständigen über ihre Behauptung, ein Motorschiff, das hinter zwei

Ankern fast zwei Stunden ruhig gelegen habe, könne nicht ohne Einwirkung dritter Fahrzeuge ins Treiben geraten, übergangen. Die Rüge ist nicht begründet. Es kann dahingestellt bleiben, ob ein Erfahrungssatz für die unter Beweis gestellte Behauptung der Klägerin besteht. Die Revision übersieht, daß nach der Feststellung des Berufungsgerichts "T [REDACTED]" bei hohem, noch wachsendem Wasser im Wirkungsbereich von Neerströmen gelegen habe. Wenn das Berufungsgericht unter diesen Umständen die Anwendung des von der Klägerin behaupteten Erfahrungssatzes für den vorliegenden Fall ablehnt, so liegt darin kein Rechtsfehler. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat genügend Sachkunde, um hierüber ohne Zuziehung eines Sachverständigen zu entscheiden. Die Klägerin trägt daher, ohne daß ihr ein Beweis des ersten Anscheins zu Hilfe kommt, die volle Beweislast für das ursächliche Verschulden der beklagten Schiffsführer.

Nicht verständlich ist der Hinweis der Revision, das Berufungsgericht habe ohne die erforderliche Sachkenntnis festgestellt, "T [REDACTED]" habe im Wirkungsbereich von Neerströmen gelegen. Im angefochtenen Urteil ist festgestellt, in zweiter Instanz sei unstreitig geworden, daß "T [REDACTED]" zwischen zwei Bühnen geankert habe. Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß "T [REDACTED]" im Wirkungsbereich von Neerströmen gelegen hat, besonders bei hohem Wasser. Davon geht übrigens auch der Gutachter der Klägerin aus.

Die Revision meint weiter, entsprechend dem Antrag der Klägerin hätte ein Sachverständiger auch über ihre Behauptung vernommen werden müssen, daß es auf einzelnes in der Lage der Schiffe nicht ankomme, sondern daß der örtliche und zeitliche Zusammenhang beweise, daß die Ursache des

Abtreibens von "T[REDACTED]" nur durch den Schleppzug der Beklagten schuldhaft gesetzt worden sei. Auch dieser Revisionsangriff ist unbegründet. Das Gutachten des Sachverständigen der Klägerin ist darauf aufgebaut, daß "T[REDACTED]" zwischen zwei Bühnen, "G[REDACTED]" unmittelbar neben der oberen Bühne und "N[REDACTED]" mit "G[REDACTED]" in Höhe der unteren Bühne gelegen habe. Die Klägerin hat selbst in ihrem Schriftsatz vom 26. September 1958 S. 4 diese von ihr behaupteten Tatsachen als ausschlaggebend bezeichnet. Die Feststellung der Lage der Schiffe ist keine Sachverständigenfrage. Die von der Klägerin behauptete Position der Schiffe sieht das Berufungsgericht nicht als bewiesen an. Daß das vom Berufungsgericht allein festgestellte Ankern des Schleppzuges in der Nähe von "T[REDACTED]" auch unter Berücksichtigung des zeitlichen Ablaufes der Ereignisse zur Annahme eines schuldhaften Verursachens des Unfalles durch die beklagten Schiffsführer nicht genügt, konnte das Berufungsgericht ohne Anhörung eines Sachverständigen entscheiden.

Die Revision wendet sich ferner gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, die Ausführungen des Sachverständigen der Klägerin seien dahin zu verstehen, daß er das Setzen der Unfallursache durch die beklagten Schiffsführer nur für möglich, höchstens für wahrscheinlich hält, daß er aber selbst nicht zu einer eindeutigen positiven Feststellung der Kollisionsursache komme. Auf diesen Revisionsangriff braucht nicht eingegangen zu werden. Das Berufungsgericht würdigt die Zeugenaussagen rechtsfehlerfrei dahin, daß entgegen der Meinung des Sachverständigen der Klägerin ausreichende Feststellungen hinsichtlich der Lage der Schiffe zueinander und im Verhältnis zu den Bühnen nicht getroffen werden konnten. Damit ist den gutachtlichen Schlußfolgerungen des Sachverständigen die tatsächliche Grundlage entzogen.

Den Ausführungen im angefochtenen Urteil ist schließlich zu entnehmen, daß die beklagten Schiffsführer weder gegen die Vorschriften der §§ 67, 68 RhSchPVO noch gegen die des § 70 verstoßen haben. Auch im übrigen läßt das angefochtene Urteil keinen Rechtsfehler erkennen.

Da die Klägerin die Lage des Schleppzuges der Beklagten insbesondere im Verhältnis zu den Buhnen nicht bewiesen hat und schon aus diesem Grunde ein unfallursächliches Verhalten der beklagten Schiffsführer nicht festgestellt werden kann, braucht die Frage des Verschuldens nicht geprüft zu werden (§ 92 BSchG, § 738 HGB).

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

Dr.Nastelski Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke Hill

“