

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 31/67

Verkündet am

27. Januar 1969
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma N. V. D. [REDACTED] S. [REDACTED], vertreten durch
den verantwortlichen Direktor Dr. P. W. van G. [REDACTED],
R. [REDACTED], W. [REDACTED],

Beklagten, Revisionsbeklagten
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die G. [REDACTED]-K. [REDACTED] V. [REDACTED]-AG, vertreten durch
ihren Vorstand Dr. Hans G. [REDACTED], Erhard F. [REDACTED], Wilhelm
B. [REDACTED], Dr. Heinz K. [REDACTED], Hermann S. [REDACTED], Anton W. [REDACTED]
und Curt R. [REDACTED], K. [REDACTED], Von W. [REDACTED]-Straße [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. die Firma Rolf D. [REDACTED], D. [REDACTED], B. [REDACTED],
Streithelferin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Januar 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Parteien gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 4. November 1966 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens werden der Klägerin 1/6 und der Beklagten 5/6 auferlegt. Die Kosten der Streithelferin hat diese in Höhe von 1/6 selbst zu tragen, im übrigen fallen sie der Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 5. April 1963 schleppte das Boot "Santa Maria" den der Beklagten gehörenden Schleppkahn "Damco 126" (Abmessungen: 87 x 10,20 m, Tragfähigkeit 1678 t, zu etwa 2/3 beladen) und backbords daneben gemeert den im Verhältnis zu "Damco 126" etwas tiefer liegenden, bei der Klägerin versicherten Schleppkahn "Meteor 5" (Abmessungen: 85,12 x 10,08 m, Tragfähigkeit 1464 t, voll beladen) von Bingen aus zu Tal. Der Schleppzug wollte Kurs durch das Neue Fahrwasser nehmen. Ihm folgte das ebenfalls der Beklagten gehörende MS "Damco 209" (ca. 500 t, Tiefgang ca. 1,50 m), das durch das Binger Loch fahren wollte.

Als sein Kapitän feststellte, daß die Fahrt von der Wahrschaustation auf dem Mäuseturm freigegeben worden war, überholte er den Schleppzug "Santa Maria" steuerbords etwa in Höhe des Nahe-Grundes. Die Einfahrt des Schleppzuges in das Neue Fahrwasser ging nicht glatt vonstatten. "Meteor 5" fuhr vielmehr auf die sogenannten Kopfleyen an der Mäuseturminsel auf und wurde dabei so schwer beschädigt, daß er unterhalb des Neuen Fahrwassers auf Grund gesetzt werden mußte.

"Damco 126" war am 23. März 1963 von einem anderen Schiff angefahren worden. Dabei war das linke Blatt des dreiflächigen Ruders beschädigt worden. Die Beklagte ließ daraufhin die beiden Seitenruder abschweißen, die nicht zu der ursprünglichen Ruderanlage gehörten, sondern erst später am Einflächenhaupttruder angebracht worden waren, um das Steuern zu erleichtern. Die Ruderanlage von "Damco 126" wurde am 5. April 1963 nach der Havarie von "Meteor 5" durch die Schiffsuntersuchungskommission Mainz untersucht. Hierbei wurde festgestellt, daß am Ruderquadranten starke Abnutzungserscheinungen vorhanden waren. Diese Feststellung führte dazu, daß "Damco 126" nur die Erlaubnis für eine einmalige Fahrt und diese auch nur unter der Bedingung erteilt wurde, allein, ohne beigegekoppelten Anhang, zu fahren und das mittlere Zahnsegment des Quadranten gegen ein Seitensegment noch vor der Abfahrt in Bingen auszuwechseln. Die Beklagte ließ daraufhin das mittlere Segment ausbauen und an den mittleren Zähnen Teile aufschweißen, damit das Ruder wieder weniger Spiel bekam. Nachdem die Firma, die die Seitenblätter des Ruders abgeschweißt hatte, mitgeteilt hatte, das Ruder sei unter Wasser in Ordnung, ließ die Schiffsuntersuchungskommission Mainz ihre Forderung auf Ausbesserung der Ruderanlage fallen. Die Beklagte hat ihre Schiffe in Kenntnis des Unfalls zu neuen Reisen ausgesandt.



Die Klägerin hat die "Meteor 5" und seiner Ladung bei der Havarie entstandenen, von ihr mit 137.340,37 DM bezifferten Schäden ersetzt und beantragt, die Beklagte zu verurteilen, dinglich mit dem MS "Damco 209" und eventuell auch mit dem SK "Damco 126" und außerdem persönlich im Rahmen der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes haftend, an sie diesen Betrag zu zahlen. Sie behauptet, die Schiffsführung von "Damco 209" habe das Überholmanöver mit voller und damit zu hoher Geschwindigkeit und mit zu kurzem Seitenabstand zu den überholten Schiffen durchgeführt, deren Heck dadurch nach Steuerbord angesaugt worden seien. Infolgedessen seien die Köpfe der geschleppten Kähne nach Backbord abgegangen. Der damit eingeschlagene Backbordkurs sei bis zur Einfahrt in das Neue Fahrwasser nicht mehr zu korrigieren gewesen, weil die Ruderanlage von "Damco 126" nicht intakt gewesen sei.

Die Eignerin des Schleppbootes "Santa Maria" ist der Klägerin als Streithelferin beigetreten und hat sich ihren Anträgen angeschlossen.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie hat die von der Klägerin behaupteten Unfallursachen bestritten und ihrerseits behauptet, der Unfall sei auf einen falschen Kurs des Schleppbootes, auf die falsche Lage einer Fahrwasserbegrenzungstonne, die den Kurs des Schleppbootes beeinflusst habe, oder darauf zurückzuführen, daß die Steuerbarkeit des SK "Meteor 5" durch Kopflastigkeit beeinträchtigt worden sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Rheinschiffahrtsobergericht die Klage mit der Maßgabe dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, daß die Beklagte dinglich mit dem

SK "Damco 126" und im Rahmen der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich hafte und im übrigen abgewiesen.

Gegen dieses Urteil haben sowohl die Klägerin als auch die Beklagte Revision eingelegt. Die Klägerin erstrebt mit ihrer Revision die Verurteilung der Beklagten auch zur dinglichen Haftung mit dem MS "Damco 209", während die Beklagte die Wiederherstellung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts erstrebt.

Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Die Streithelferin hat sich den Anträgen der Klägerin angeschlossen.

Entscheidungsgründe:

I.

Die Revision der Beklagten ist unbegründet.

1. Das Berufungsgericht hat den Zustand der Ruderanlage von "Damco 126" als Unfallursache angesehen und ausgeführt:

Es sei erstaunlich, daß die nicht stark aus dem Ruder gelaufenen Kähne, die in der Zeit von der Kursabweichung bis zur Havarie mehrere hundert Meter zurückzulegen gehabt hätten, nicht mehr rechtzeitig auf den richtigen Kurs hätten gebracht werden können, obwohl man auf beiden mit allen Mitteln darum bemüht gewesen sei. Die Ursache dieses Mißerfolges

könne nur in dem Zustand des Ruders von "Damco 126" gesehen werden. Das nach dem Abschweißen der Seitenruder entstandene große Einflächenruder habe weitergestellt werden müssen, um die gleiche Steuervirkung zu erzielen, wie bei dem besser wirkenden Dreiflächenruder. Die Anschläge des Ruders seien aber nach dem Abschweißen der Seitenblätter nicht verändert worden. Außerdem hätten die Segmente der Ruderanlage deutlich sichtbare Verschleißerscheinungen gezeigt, die zu den Maßnahmen der Schiffsuntersuchungskommission Mainz geführt hätten. Auch die Beklagte habe hinsichtlich des Zustandes ihrer Ruderanlage Bedenken gehabt, wie sich daraus ergebe, daß sie angeordnet gehabt habe, das Schiff auf der Unfallfahrt nicht voll abzuladen. Die Bedienung des Ruders habe auch schon vor der Havarie zu Schwierigkeiten geführt. Der Schleppzug sei nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme von Oppenheim bis Bingen "miserabel" gefahren, und die Anhänge seien dauernd hin und her gegangen. Ursache dieser schlechten Fahrweise könne nur die Ruderanlage von "Damco 126" gewesen sein, da der Führung von "Meteor 5" von keiner Seite ein Vorwurf gemacht werde. Zusammenfassend lasse sich sagen, daß die Ruderanlage von "Damco 126" mindestens die Fahrt mit einem beigegekoppelten Kahn nicht zugelassen habe und daß sich das auf der Unfallfahrt auf allen Schiffen deutlich gezeigt habe. Für die Beklagte seien die sich aus der Beikoppelung eines weiteren Kahns ergebenden Schwierigkeiten voraussehbar gewesen. Sie habe die Beikoppelung verbieten müssen.

2. Die Revision greift diese Ausführungen zu Unrecht an.

a) Sie geht davon aus, das Berufungsgericht habe die Mängel der Ruderanlage darin erblickt, daß "Damco 126" nach dem Abschweißen der Seitenflächen wie vor deren Anbringung wieder mit dem Einflächenruder gefahren sei. Sie reißt damit einen Satz der Entscheidungsgründe aus dem Zusammen-

hang und wird dem Berufungsurteil nicht gerecht. Daher gehen ihre Ausführungen darüber, daß mit einem Einflächenruder etwa die gleiche Ruderwirkung zu erzielen sei, wie mit einem Dreiflächenruder, am Berufungsurteil vorbei.

b) Die Revision hält es für unmöglich, daß der Zustand der Zahnsegmente und die nach dem Abschweißen der Seitenblätter unverändert gebliebenen Anschläge des Ruders unfallursächlich geworden sind. Immerhin waren die Verschleißerscheinungen am Mittelsegment derart, daß die Schiffsuntersuchungskommission eine Reparatur verlangte und die Beklagte an den mittleren Zähnen Teile aufschweißen ließ. Die Anschläge sind nach dem Abschweißen der Seitenblätter nicht verändert worden, obwohl das hätte geschehen müssen. Hieraus konnte das Berufungsgericht im Zusammenhang mit der merkwürdigen Fahrweise des Schleppzuges und dem Verhalten der einzelnen Beteiligten den Schluß ziehen, die Ruderanlage von "Damco 126" sei für die Havarie von "Meteor 5" ursächlich geworden. Das Meer stellt besondere Anforderungen an das Ruder.

c) Damit ist auch der Vorwurf der Revision unberechtigt, das Berufungsgericht habe zur Frage der Unfallursächlichkeit der Ruderanlage von "Damco 126" einen Sachverständigen anhören müssen.

d) Die Revision will einen logischen (physikalischen) Fehler darin sehen, daß das Berufungsgericht nicht der Ansicht der Beklagten gefolgt ist, beide Anhangkähne hätten überwiegend von "Meteor 5" angesteuert werden müssen. Die unterschiedliche Größe der beiden Kähne, ihr verschiedener Tiefgang und die Wasserverhältnisse vor und an der Einfahrt ins Neue Fahrwasser im Zusammenhang mit der Backbord-Schräglage der Kähne lassen jedoch die zu diesem Punkt von der Beklagten vertretene Ansicht nicht als richtig erscheinen.

II.

Auch die Revision der Klägerin kann keinen Erfolg haben. Sie ist zwar zulässig, da die Klägerin ein schutzwürdiges Interesse an einer Verurteilung der Beklagten zur dinglichen Haftung auch mit "Damco 209" hat, weil der Wert von "Damco 126" zur Deckung des Schadens möglicherweise nicht ausreicht. Sie ist aber sachlich nicht begründet.

1. a) Das Berufungsgericht meint: Die Schiffsführung von "Damco 209" treffe kein Verschulden an dem Unfall, weil für das Überholen unzweifelhaft hinreichender Raum vorhanden gewesen sei und die Klägerin nicht bewiesen habe, daß der Schiffsführung von "Damco 209" bei Durchführung des Überholens nautische Fehler unterlaufen seien. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sei nicht bewiesen, daß "Damco 209" den Schleppzug in einem Seitenabstand von weniger als 30 - 50 m überholt habe. Ein solcher Abstand sei ausreichend, um die überholten Schiffe nicht in Gefahr zu bringen. Zwar seien Sogwirkungen nicht ausgeschlossen, doch seien diese in aller Regel so schwach, daß ihnen durch Steuerung der überholten Schiffe begegnet werden könne. Das sei wegen des mangelhaften Zustandes der Steuerungsanlage von "Damco 126" nicht möglich gewesen. Da "Damco 209" nur ein kleines Schiff sei, habe von ihm ohnehin keine bedeutende Sogwirkung ausgehen können.

b) aa) Die Revision beanstandet, daß das Berufungsgericht die von "Damco 209" ausgehende Sogwirkung auf Grund seiner Erfahrung beurteilt und hierzu keinen Sachverständigen gehört hat. Die allgemeine Erfahrung eines Senats eines Rheinschiffahrtsobergerichts reiche nicht aus, um einen Fall der vorliegenden Art beurteilen zu können, denn hier

gehe es um eine "schwierige Frage". Das kann für die Beurteilung des hier vorliegenden Sachverhalts nicht anerkannt werden.

bb) Die Revision rügt weiter, das Berufungsgericht habe übersehen, daß das Verschulden der Schiffsführung von "Damco 126" ein Verschulden der Führung von "Damco 209" nicht auszuschließen brauche. Das hat das Berufungsgericht auch nicht übersehen. Es hat festgestellt, daß "Damco 209" den Schleppzug mit hoher Geschwindigkeit überholt habe und dies für den Unfall auch kausal gewesen sei, weil die Hecks der geschleppten Kähne nach Steuerbord angesaugt worden seien, so daß die Köpfe nach Backbord aus dem Ruder gelaufen seien. Es hat aber ein Verschulden der Schiffsführung von "Damco 209" verneint, weil das kleine Schiff mit der gewählten Geschwindigkeit habe überholen können, wenn die Ruderanlage von "Damco 126" in Ordnung gewesen wäre, und die Schiffsführung von "Damco 209" nicht gewußt habe, daß dies nicht der Fall war.

Inwiefern diese Ausführungen gegen die Denkgesetze verstoßen oder widersprüchlich sein sollen, ist nicht ersichtlich.

2. Das Berufungsgericht hat auch nicht, wie die Revision meint, die Beweislast verkannt.

Den Überholenden trifft die Beweislast dafür, daß das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für das Überholen bot (BGH VersR 1960, 594 m. w. Nachw.). Hierauf kommt es jedoch im vorliegenden Fall nicht an, da das Berufungsgericht auf S. 8 seines Urteils als erwiesen angesehen hat, daß "Damco 209" nicht nur zu Beginn,

sondern während des ganzen Überholvorganges unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Überholung hatte. Aus diesem Grunde paßt das Urteil des Senats vom 9. Januar 1964 - II ZR 121/62 (LM Nr. 13 RhSchPVO) nicht, auf das sich die Revision beruft. Steht aber fest, daß für das Überholen unzweifelhaft hinreichender Raum vorhanden war, so greift die allgemeine Regel ein, daß der Geschädigte das ursächliche Verschulden des Schädigers zu beweisen hat (BGH VersR 1960, 594; 1957, 194). Diesen Beweis sieht das Berufungsgericht (vgl. S. 9 seines Urteils) nicht als geführt an, weil "Damco 209" den Schleppzug in einem Abstand von 30 - 50 m überholt habe und bei einem solchen Abstand die Sogwirkungen unter den hier gegebenen Umständen so gering gewesen seien, daß ihnen durch Steuerung der überholten Schiffe hätte begegnet werden können.

Somit waren beide Revisionen mit der Kostenfolge aus den §§ 92, 101 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Schubath