

II. ZR. 32/60

Verkündet
am 15. Februar 1962

Schorm, 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 Schiffseignerin Frau Martha L. [REDACTED] in E. [REDACTED],
T. [REDACTED]-Kö. [REDACTED]-Str. [REDACTED],
- 2) des Schiffsführers P. W. [REDACTED] vom Kahn "J. [REDACTED]",
bei der Beklagten zu 1),

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma "R. [REDACTED]", Schiffahrts- und Handelsgeschäft
Gustav Ro. [REDACTED] oHG, D. [REDACTED]-Ru. [REDACTED], Lu. [REDACTED] str. [REDACTED],
vertreten durch die persönlich haftenden Gesellschafter,
dortselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 15. Februar 1962 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 10. Dezember 1959 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MS "G[REDACTED]" (480 t, 420 PS). Sie beansprucht mit der Klage Schadensersatz in Höhe von 9 315 DM wegen eines Schadens, der ihr durch die Beschädigung des Motorschiffs infolge einer Grundberührung am 26. Mai 1957 bei B[REDACTED] entstanden ist.

MS "G[REDACTED]" befand sich mit 430 t Ladung auf der Bergfahrt und war im Begriffe, einen linksrheinisch hochfahrenden Schleppzug, bestehend aus dem MS "Dü[REDACTED]" und dem ebenfalls beladenen Kahn "J[REDACTED]" (799 t, 71 m lang), welcher der Beklagten zu 1) gehört und vom Beklagten zu 2) verantwortlich geführt wurde, auf Backbordseite zu überholen. Das Motorschiff war selbst gerade erst durch ein weiteres Motorschiff "M[REDACTED]" (879 t, 480 PS, 740 t Ladung) überholt worden. Als von oben her ein Passagierdampfer der K[REDACTED]-Dü[REDACTED]-Rh[REDACTED]gesellschaft erschien, um in B[REDACTED] am Steiger (km 570, 650) anzulegen, wichen der Schleppzug nach rechtsrheinisch hin aus. Beide überholenden Motorschiffe gerieten dabei etwa in Höhe des Kahns "J[REDACTED]" auf die dem rechten Ufer oberhalb des Fährsteigers (km [REDACTED], [REDACTED]) vorgelagerten Steine und zogen sich dort Schäden zu.

Die Klägerin behauptet, der Kahn "J[REDACTED]" sei, auf langem Strang hängend, in einem ausgesprochenen Hauer fast quer zum Strom weit nach rechtsrheinisch herübergekommen. Damit hätten die beiden Motorschiffe nicht rechnen können. Obwohl sie ganz zum rechten Ufer beigegangen seien und ihre Fahrt abgestoppt hätten, seien sie durch den Kahn an das Land gedrückt worden und hätten Grundberührung bekommen.

- 3 -

Die Beklagten bestreiten, daß die Grundberührung der beiden Motorschiffe auf einen nautischen Fehler bei der Führung des Kahns "J[REDACTED]" zurückzuführen sei. Derselbe sei dem schleppenden MS "Dü[REDACTED]" ordnungsgemäß beim Ausweichen nach Backbord gefolgt. Da außer dem Passagierdampfer noch zwei Einzelfahrer zu Tal gekommen seien, habe man etwas weiter zum rechten Ufer hin ausweichen müssen. Die Motorschiffe seien noch nicht auf Höhe des Kahns "Jo[REDACTED]" gewesen, als dieser seinen Übergang begonnen habe und hätten die Überholung rechtzeitig abbrechen müssen. Stattdessen habe MS "M[REDACTED]" die Überholung mit voller Fahrt fortgesetzt. Dadurch sei "J[REDACTED]" in seinen Sog geraten, mitgenommen worden und dann, ohne zu kollidieren, nach Steuerbord, "M[REDACTED]" nach Backbord abgegangen. MS "G[REDACTED]" habe, obwohl an Steuerbordseite des Kahns genügend Platz gewesen sei, versucht, zwischen demselben und dem bereits festsitzenden "M[REDACTED]" durchzufahren. Dabei sei "G[REDACTED]" gegen das Achterschiff von "J[REDACTED]" angekommen und nach Backbord verfallen.

Die Eignerin des MS "M[REDACTED]" macht ihren Schaden gegen die Beklagten im Parallelprozeß II ZR 33/60 geltend.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, da angesichts der widersprechenden Zeugenaussagen nicht bewiesen sei, daß die beiden Motorschiffe durch nautische Fehler des Beklagten zu 2) zum rechten Ufer abgedrängt worden seien. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

A. Die entscheidende Frage für das nautische Verschulden des Beklagten zu 2) ist, ob sein Kahn "J[REDACTED]" ohne Grund infolge verspäteten Sichaufstreckens so weit zum rechtsrheinischen Ufer gefahren ist, daß "M[REDACTED]" und "G[REDACTED]" ihrerseits gezwungen waren, sich dem rechten Ufer so sehr zu nähern, daß sie den Grund berührten. Das Rheinschiffahrts-obergericht hat diese Frage bejaht. Die Revisionsangriffe können keinen Erfolg haben.

I. Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung gekommen, der Kahn "J[REDACTED]" habe bei seinem Übergang vom linken zum rechten Ufer, um der Talfahrt auszuweichen, einen beträchtlichen Hauer gemacht, d.h. er sei über das erforderliche Maß hinaus nach Backbord ausgelaufen, dadurch in den Kurs der beiden überholenden Motorschiffe hineingeraten und diese in unzulässiger Weise behindert. Es komme, so führt das Berufungsgericht aus, nicht entscheidend darauf an, ob die Kurse der beiden Motorschiffe in allen Phasen genau festgelegt werden könnten. Nur drei Momente seien wesentlich:

1. Der auf 130 - 150 m langem Strang hinter dem MS "Dü[REDACTED]" hängende Kahn "J[REDACTED]" habe sich beim Beginn seines Überholens ganz am linken Ufer, dicht am Steiger in Boppard, befunden. In diesem Zeitpunkt hätten sich die Motorschiffe "M[REDACTED]" und "G[REDACTED]", die mit allenfalls einer Schiffslänge Abstand hintereinander hergefahren seien, bereits eindeutig im rechtsrheinischen Teil des Fahrwassers und in einem seitlichen Abstand von mindestens 70 bis 100 m von dem Kahn bewegt.

2. Der Kahn habe scharf nach Backbord abgesteuert (staffelförmig, d.h. parallel, zu seinem Schleppschiff) und sei quer über den Strom hinweg von der Seite her so weit nach Backbord gekommen, daß er in den Sog des MS "M[REDACTED]" geraten sei. Die unzulässige Annäherung der beiden Fahrzeuge sei also eindeutig von "J[REDACTED]" ausgegangen.

3. In der Schlußphase sei "Jo[REDACTED]" vom rechten Ufer höchstens 50 m entfernt gewesen.

Für eine nautisch so fehlerhafte Fahrweise habe die Schiffsführung von "J[REDACTED]" keinen Grund gehabt. Selbst wenn man davon ausgehe, daß hinter dem Passagierdampfer noch zwei hintereinanderfahrende Einzelfahrer zu Tal gekommen seien, so hätten auch diese bei einer Fahrwasserbreite von mindestens 200 m genügend Platz gehabt, da der Passagierdampfer beim Passieren der ihm folgenden Einzelfahrer sich ganz linksrheinisch befunden haben müsse, weil er an den Steiger kopfvor habe beugehen wollen.

II. Die Revision meint, es komme nicht darauf an, ob dem Beklagten zu 2) ein nautisches Versagen zur Last falle, da "M[REDACTED]" und "G[REDACTED]" überhaupt nicht hätten überholen dürfen und selbst die entscheidende Ursache für den Schaden gesetzt hätten. Das ist nicht richtig. Abgesehen davon, daß das Überholen nach der rechtsfehlerfreien Ansicht des Berufungsgerichts zulässig war (darüber unter B), würde ein unzulässiges Überholen zwar das Mitverschulden der beiden Motorschiffe begründen, aber nicht den Beklagten zu 2) von eigenem Verschulden völlig freistellen.

Sodann wendet sich die Revision dagegen, daß "J [REDACTED]" einen "Hauer" gemacht habe. Sie meint, eine einfache Rechnung ergebe, daß dies nicht oder nur in ganz geringfügigem Umfang der Fall gewesen sein könne. Da der Schleppzug das Fahrwasser in stumpfem Winkel habe überqueren müssen, habe der Eindruck entstehen müssen, daß der Schleppzug weit nach rechtsrheinisch gekommen sei; darin liege aber kein nautischer Fehler. Damit begibt sich die Revision auf das ihr verschlossene Gebiet der Beweiswürdigung. Nach der rechtsfehlerfreien Ansicht des Berufungsgerichts war der Beklagte zu 2) durch die entgegenkommende Talfahrt nicht genötigt, so scharf nach Backbord abzusteuern und so nahe an das rechte Ufer heranzugehen und damit "M [REDACTED]" und "G [REDACTED]" zu behindern; denn die Talfahrer seien in genügend weiter Entfernung in Sicht gekommen, so daß sich der Kahn auf den Übergang hätte einstellen können, und sie hätten auch bei rechtzeitigem Aufstrecken von "J [REDACTED]" genügend Platz gehabt. Es liegt kein Rechtsfehler des Berufungsgerichts darin, daß es den seitlichen Abstand, in dem die Talfahrer den Kahn passierten, nicht festgestellt hat. Hätte sich der Kahn (ebenso wie es sein Schleppschiff "Dü [REDACTED]" getan hat) im rechtsrheinischen Fahrwasser nahe an der Strommitte aufgestreckt, so hätten die beiden hintereinander fahrenden Talfahrer genügend Platz zum Vorbeifahren gehabt, da sich der Passagierdampfer nach der Feststellung des Berufungsgerichts im Zeitpunkt dieser Vorbeifahrt ganz linksrheinisch befunden hat. Vergeblich beruft sich die Revision zur Begründung ihrer Ansicht, der Kahn sei nicht zu weit zum rechten Ufer gekommen, darauf, daß der Kahn in den Sog von "M [REDACTED]" geraten und von "M [REDACTED]" mitgenommen worden sei. Nach der Feststellung im angefochtenen Urteil ist es nicht so, daß "M [REDACTED]" bei seiner Vorbeifahrt zu nahe an den Kahn gekommen wäre; vielmehr hat sich der Kahn von

der Seite her, also bei seiner zu weit ausgedehnten Schrägfahrt, dem MS "M[REDACTED]" ohne Notwendigkeit in unzulässiger Weise so sehr genähert, daß er in den von "M[REDACTED]" ausgehenden Sog geriet. Das zu späte Aufstrecken des Kahns war also der Grund dafür, daß der Kahn zu nahe an das rechte Ufer herankam.

Unbegründet ist schließlich die Rüge, die Ehefrau des Beklagten zu 2) sei als Zeugin nicht vernommen worden. Die Zeugin ist in der Klagebeantwortung ohne Anschrift benannt worden mit dem Bemerkten, daß die Beklagten sie nach Möglichkeit zur Vernehmung stellen würden. Ihre Vernehmung ist durch Beweisbeschluß des Rheinschifffahrtsgerichts vom 3. Februar 1958 angeordnet worden mit der Auflage, sie bei Vermeidung des Ausschlusses für diese Instanz bis spätestens 30. September 1958 bei dem Prozeßgericht oder einem anderen deutschen Gericht zur Vernehmung zu stellen. Die Zeugin ist aber bis zu der am 30. November 1958 verlängerten Ausschlussfrist nicht gestellt worden; das Bemühen der Beklagten, die Zeugin zu stellen (Schriftsatz der Beklagten vom 9. Januar 1959), hatte keinen Erfolg. Die Benutzung des Beweismittels war daher nach § 356 ZPO ausgeschlossen. Im übrigen ist weder in der Schlußverhandlung vor dem Rheinschifffahrtsgericht noch während des ganzen Berufungsverfahrens der Beweisanspruch von den Beklagten weiterverfolgt worden.

Mit Recht hat das Berufungsgericht in dem Verhalten des Beklagten zu 2) einen schuldhaften Verstoß gegen § 43 Nr. 3 RhSchPolVO gesehen, der für das Raken der beiden Motorschiffe ursächlich war.

B. Mitverschulden der Führung des MS "G[REDACTED]".

I. Das Berufungsgericht (Urteil S. 8, 13) hat bei einer Fahrwasserbreite von mindestens 200 m auch unter Berücksichtigung des Verkehrs das Überholmanöver der MS "M[REDACTED]" und "G[REDACTED]" für unzweifelhaft zulässig gehalten.

Die Revision ist der Meinung, schon der Beginn des Überholens sei unzulässig gewesen; "M[REDACTED]" habe sich bei Beginn des Übergangs von "J[REDACTED]" 80 m hinter dem Kahn befunden, "G[REDACTED]" entsprechend noch weiter zurück. Um den mit 6 km/h Geschwindigkeit fahrenden, 300 m langen Bergschleppzug zu überholen, hätten die mit 9 km/h Geschwindigkeit fahrenden Motorschiffe eine Strecke von 700 bis 800 m benötigt. Bei einer Sichtweite von zeitweilig nur 1000 m sei das Überholmanöver überhaupt unzulässig gewesen, weil sich nicht habe übersehen lassen, was während einer solchen Überholung an Talverkehr in Betracht gekommen sei.

Hierzu ist zunächst zu bemerken, daß es einen neuen Sachvortrag darstellt, wenn die Revision von einer Sichtweite von nur 1000 m ausgeht. In den Tatsacheninstanzen ist das von den Beklagten nicht behauptet worden. Aber auch wenn man den Vortrag der Revision als richtig unterstellt, ergibt sich daraus nicht die Unzulässigkeit des Überholmanövers. Wäre der Kahn "J[REDACTED]" bei richtiger Fahrweise in der rechten Fahrwasserhälfte unmittelbar an der Strommittellinie geblieben, so hätte der Talfahrt, die die Weisung des bergfahrenden Schleppzuges zur Begegnung Steuerbord an Steuerbord hätte befolgen müssen, die ganze linke Fahrwasserhälfte in einer Breite von nahezu 100 m zur Verfügung gestanden. Dies

wäre selbst dann ausreichend gewesen, wenn gleichzeitig zwei Talfahrer in normaler Weise überholt hätten. Das Überholen von "M[REDACTED]" und "G[REDACTED]" war also zulässig.

II. Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt (S. 13), es sei nicht bewiesen, daß das Motorschiff der Klägerin, als das fehlerhafte Verhalten des Kahns "J[REDACTED]" erkennbar geworden sei, noch rechtzeitig die Überholung hätte abbrechen können. Bei einem seitlichen Abstand von mindestens 70 bis 100 m habe nicht von vornherein befürchtet zu werden brauchen, daß der Kahn beim Seitenwechsel auslaufen würde. Erst als der Kahn schon mitten im Übergang gewesen sei, sei plötzlich deutlich geworden, daß er im Begriff gewesen sei, stark nach Backbord auszulaufen. Auf den Motorschiffen habe man nicht voraussehen können, daß der Kahnführer den Kahn erheblich zu spät aufstrecken würde. Es sei nicht bewiesen, daß das Motorschiff der Klägerin auch über diesen Zeitpunkt hinaus die Fahrt noch unverändert fortgesetzt habe.

Die Revision vermag dem nur ihre Ansicht entgegenzusetzen, angesichts des feststehenden Rechtssatzes, daß das Risiko des Überholmanövers zu Lasten des Überholers gehe, habe das Motorschiff der Klägerin mit dem Ausscheren des Kahns bei seiner Kursänderung rechnen und daher das Überholmanöver rechtzeitig abbrechen müssen.

Der Senat hat wiederholt (VersR 1957, 194; 1960, 594) darauf hingewiesen, daß in der Rheinschiffahrt kein allgemeiner Rechtssatz des Inhalts bestehe, daß der Überholer die Gefahr des Überholmanövers zu tragen habe. Zutreffend hat daher das Berufungsgericht die Beklagten für beweispflichtig gehalten. Die Behauptung der Revision, die Führung des klägerischen

Motorschiffes habe mit dem Ausscheren des Kahns rechnen müssen, stellt einen unzulässigen Angriff gegen die rechtsirrtumsfreie Beweiswürdigung des Berufungsgerichts dar.

C. Hiernach war die Revision der Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Nastelski Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke