

214

BUNDESGERICHTSHOF

2059 003

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 37/63

URTEIL

Verkündet am
18. Februar 1965
Heil,
Justizobersekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. der M [REDACTED]-R [REDACTED] GmbH in D [REDACTED]-R [REDACTED],
D [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Schiffsführers N [REDACTED], Zustellungsadresse:
M [REDACTED]-R [REDACTED] GmbH, D [REDACTED]-R [REDACTED],
D [REDACTED]straße [REDACTED]

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die C [REDACTED] de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED] in
S [REDACTED] vertreten durch die Firma R [REDACTED] L [REDACTED]-
[REDACTED] GmbH, L [REDACTED], Im W [REDACTED]

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Februar 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 21. Dezember 1962 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die Kosten des Revisionsrechtszuges auferlegt.

Von Rechts wegen

14

- 3 -

Tatbestand:

Die Klägerin, Ausrüsterin des 2400 PS starken Bootes "Jean Millot" und der Kähne "Wylhia" und "Berry", hatte am 11. Mai 1956 einen Schleppzug auf Bergfahrt von Sondernheim nach Straßburg unterwegs, bei dem die genannten Kähne auf erster und dritter Länge, der im Eigentum der Beklagten zu 1 stehende und von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführte Kahn "Mannesmann 11" auf zweiter Länge lief. Der Straßburger Pegel stand auf 2,40 m; die Schleppkähne waren 2,35 m tief abgeladen.

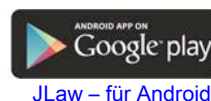
Beim Übergang von elsässisch nach badisch bei Rhkm 331 schorte der Kahn "Mannesmann 11" zunächst etwa 10 m nach Backbord aus der Schleppzuglinie aus. MSB "Jean Millot" forderte mit zwei Glockenschlägen den zweiten Anhang auf, wieder in die Reihe zu gehen. Dies gelang Kahn "Mannesmann 11" nicht. Der Kahn machte einen weiteren erheblichen Hauer nach Backbord. Er lief hierdurch Gefahr, auf die badischen Kribben zu kommen; MSB "Jean Millot" verlangsamte deswegen seine Fahrt. Dem zweiten Anhang gelang es, sich wieder aufzustrecken. Während dieser Bewegungen des zweiten Anhangs ging der dritte Anhang, Kahn "Berry", trotz ausgedrehten Steuerbordruders vierkant nach Backbord gegen den badischen Grund ab und lief dort mit dem Hinterschiff auf Grund. Der dann in Zworschlage festgefahrene Kahn "Berry" wurde nach vergeblichen Turnversuchen von einem Kranschiff in ein Leichterschiff geleichtert und von dem Boot der Klägerin freigezogen.

Mit der Behauptung, durch den Unfall und das Freiturnen, bei dem "Berry" vor dem endgültigen Freikommen nochmals

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

hart in den Grund gestochen habe, habe der Kahn "Berry" Schäden erlitten, für die die Beklagten verantwortlich seien, hat die Klägerin Ersatz des Betrages von 38.316,85 DM nebst Zinsen verlangt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrts-obergericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Der Kahn "Mannesmann 11" habe den Übergang vom elsässischen zum badischen Ufer zu früh begonnen. Dadurch sei er um etwa 10 m nach Backbord aus der Schleppzuglinie ausgeschert. Auf eine zu hohe Geschwindigkeit des Schleppbootes sei das Ausscheren nicht zurückzuführen; die Geschwindigkeit des Schleppzuges sei normal gewesen, weil eine höhere Geschwindigkeit als 5 km/h nicht bewiesen sei. Im Zuge dieses ersten Ausscherens habe sich alsbald der Strang, der vom Boot zu "Berry" führte und auf "Mannesmann 11" gebittelt gewesen sei, im Ruder von "Mannesmann 11" verfangen. Hierdurch sei im Zusammenhang mit der Tatsache, daß auf "Berry" das Ruder nach Steuerbord gedreht worden war, "Berry" durch das Ausscheren von "Mannesmann 11" vierkant, d.h. mit der Breitseite, zum badischen Ufer versetzt worden. Die Annahme des Obergutachtens der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau, Kahn "Berry" habe freiwillig

den Schleppkurs verlassen und sei dem Kurs von "Mannesmann 11" gefolgt, sei mit dem Beweisergebnis nicht zu vereinbaren. Durch das Versetzen des Kahnes "Berry" nach rechtsrheinisch sei dieser Kahn aus dem Schleppkurs ins Flachwasser und in den Neerstrom gekommen, so daß er auf das Ruder nicht mehr reagiert habe. Nach dem ersten Ausscheren und dem vom Boot gegebenen Glockenzeichen habe der Kahn "Mannesmann 11" einen Hauer nach Backbord gemacht und sei dadurch um mindestens weitere 40 m nach rechtsrheinisch gekommen. Dann sei es ihm zwar gelungen, sich aufzustrecken. Dabei sei aber der Schleppstrang zu "Berry" am Hinterschiff auf "Mannesmann 11" angelegen. Hierdurch sei, wie auch das Obergutachten annehme, "Berry" weiter nach Backbord versetzt worden und auf den Grund gelaufen. Die Ausscherbewegung des Kahnes "Mannesmann 11" sei dadurch begünstigt worden, daß das Ruder dieses Kahnes zunächst nur von einem Mann bedient worden sei.

Ein Mitverschulden der Führung des Kahnes "Berry" liege nicht vor. Es habe nicht genügend Zeit zur Verfügung gestanden, um als letzte Maßnahme den Strang loszumachen und Anker zu setzen. Auch hätte "Berry" durch das Loswerfen des Stranges die Möglichkeit verloren, an dem Strang Halt zu finden, um sich aufzustrecken zu können.

Was den Vorgang des Losturnens angehe, so schließe sich das Gericht mangels eigener Sachkenntnis den insoweit überzeugenden Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen Gutjahr an. Danach sei diese Maßnahme richtig angelegt worden und habe die hierbei entstandene Beschädigung nicht vorausgesehen werden können.

II. Die Revision greift mit verschiedenen Rügen unter Hinweis auf das ihr insoweit günstige Obergutachten die Feststellung des Berufungsgerichts an, der Kahn "Berry" habe nicht freiwillig den Kurs des Schleppzuges verlassen. Sie ist der Meinung, die beweispflichtige Klägerin habe nicht bewiesen, daß "Berry" im Zuge des ersten Ausscherens von "Mannesmann 11" durch diesen Kahn nach Backbord versetzt worden sei. Wenn aber, so meint die Revision, "Berry" freiwillig dem Kurs von "Mannesmann 11" gefolgt sei, so habe "Berry" allein die Ursache für sein Auslaufen gesetzt. Das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß beim Abgehen des Vorderschiffes von "Mannesmann 11" nach Backbord dessen Hinterschiff nach Steuerbord abgegangen sei; selbst wenn also der Schleppstrang sich im Ruder von "Mannesmann 11" verfangen haben sollte, sei hierdurch ein Abgehen von "Berry" nach Backbord nicht erklärt; denn ein nach Steuerbord abgehendes Hinterschiff nehme den Strang nach Steuerbord und nicht nach Backbord mit. Die Revision greift weiter die Feststellung des Berufungsgerichts an, das Ruder von "Mannesmann 11" sei zunächst nur von einem Mann bedient worden, und wendet sich gegen die Verwertung des Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen Gutjahr, da dieser wegen Befangenheit von den Beklagten abgelehnt worden sei. Auch habe sich das Berufungsgericht die nötigen Kenntnisse zur Beurteilung des Gutachtens dieses Sachverständigen über die Frage des Losturnens verschaffen müssen.

III. Die Angriffe der Revision können ihr nicht zum Erfolg verhelfen.

1. Für die Frage des ursächlichen Verschuldens der Führung des Kahnes "Mannesmann 11" ist unerheblich, ob der Kahn "Berry" freiwillig dem Kurs des Kahnes "Mannesmann 11" bei dessen erstem Ausscheren aus dem Kurs des Schleppzuges gefolgt ist oder nicht. Die in diesem Zusammenhang von der Revision erhobenen Angriffe brauchen an dieser Stelle nicht erörtert zu werden; sie könnten nur für die Frage des Mitverschuldens der Führung des Kahnes "Berry" von Bedeutung sein. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Das Berufungsgericht hat festgestellt, "Mannesmann 11" habe nach dem ersten Ausscheren einen Hauer von mindestens 40 m nach Backbord gemacht. Ohne Rechtsfehler ist es in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht zu der Auffassung gekommen, daß der Hauer nicht durch zu große Geschwindigkeit des Bootes, die höchstens 5 km/h betragen habe, herbeigeführt worden sei. Das Obergutachten (S. 5) hält zwar eine Geschwindigkeit von 5 km/h über Grund, die nach den örtlichen Verhältnissen eine Geschwindigkeit von 13,257 km/h gegen das Wasser ergebe, für bedenklich, da bei einer Wassertiefe von 3,0 m die Überschreitung einer Geschwindigkeit von 13 km/h gegen das Wasser nicht ratsam sei. Der Ausgangspunkt des Obergutachtens ist aber nicht richtig, da nach Abbildung 1 die Mindesttiefe (bei km 331,0) 3,7 und nicht 3,0 m betragen hat. Es ist auch außer Streit, daß der Hauer nicht durch die Führung des Kahnes "Berry" schuldhaft verursacht worden ist. Selbst wenn der Hauer durch Verfangen des Stranges im Ruder von "Mannesmann 11" herbeigeführt worden sein sollte - was möglich ist, wenn "Berry" durch hart Steuerbordruder im Schleppzugkurs verblieben

ist -, so würde dies ausschließlich den Beklagten zur Last fallen, da der Strang nur bei vorherigem Ausscheren von "Mannesmann 11" nach Backbord sich verfangen haben könnte. Da ein Verschulden anderer Fahrzeuge demnach ausscheidet, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß es zu dem Hauer durch fehlerhafte nautische Maßnahmen der Führung von "Mannesmann 11" gekommen ist (vgl. BGHZ 6, 169, 170). Solche fehlerhaften Maßnahmen hat hier das Berufungsgericht sogar festgestellt: Der Kahn "Mannesmann 11" hat zu früh den Übergang begonnen; sein Ruder wurde nur von einem Manne bedient. Die letztere Feststellung hat die Revision zwar angegriffen, der Angriff richtet sich aber in unzulässiger Weise gegen die Beweiswürdigung. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht weiter festgestellt, daß zum mindesten in der Schlußphase des Aufstreckens von "Mannesmann 11" der Strang zu "Berry" am Hinterschiff von "Mannesmann 11" angelegen habe, "Berry" hierdurch weiter nach Backbord versetzt worden und auf den Grund gelaufen sei. Die Rüge der Revision, im angefochtenen Urteil sei nicht beachtet, bei einem Hauer nach Backbord gehe das Hinterschiff nach Steuerbord und könne den am Hinterschiff anliegenden Strang zum Nachmann nicht nach Backbord mitnehmen, geht an der Sache vorbei. Nicht der Hauer, sondern die durch den Hauer veranlaßte und danach erfolgende Aufstreckbewegung von "Mannesmann 11" hat nach der Feststellung des Berufungsgerichts den Kahn "Berry" auf den Grund gezogen; das ergibt sich aus dem Naturgesetz - dessen Nichtbeachtung die Revision rügt - daß beim Aufstrecken des nach Backbord verfallenen Schiffes das Hinterschiff nach Backbord geht. Insoweit steht die Auffassung des Berufungsgerichts in Einklang mit dem Obergutachten (S. 8, Phase 5 und 6).

Auch die Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte dem Antrag auf Vernehmung der Verfasser des Obergutachtens oder auf Ergänzung des Obergutachtens stattgeben müssen, kann keinen Erfolg haben, da die von der Revision beanstandete Abweichung der Auffassung des Berufungsgerichts von dem Obergutachten für den Rechtsstreit keine Rolle spielt. Das gilt auch, wie noch auszuführen sein wird, für die Frage des Mitverschuldens. Darauf, daß das Berufungsgericht dem Antrag nicht stattgegeben hat, beruht das angefochtene Urteil nicht.

Nur dann, wenn festgestellt oder nach der Lebenserfahrung wenigstens damit zu rechnen wäre, daß "Berry" auch ohne den Hauer von "Mannesmann 11" auf Grund gelaufen wäre, könnte die Frage aufgeworfen werden, ob der Hauer als Ursache für das Auflaufen von "Berry" ausscheidet (vgl. BGH VersR 1958, 858). Davon kann aber keine Rede sein. Für die Meinung der Revision, das freiwillige Verlassen des Schleppzugkurses durch "Berry" sei die alleinige Ursache des Auflaufens, fehlt es an jedem tatsächlichen Anhaltspunkt. Die Revision unterliegt ebenso wie das Obergutachten einem Rechtsirrtum, wenn sie meint, bei freiwilligem Verlassen des Schleppzugkurses durch "Berry" müsse der Hauer von "Mannesmann 11" als Unfallursache ausscheiden. Im Obergutachten ist ausgeführt, daß "durch die Aufstreckbewegung des Anhanges Nr. 2 eine Quervorsetzung des Kahnens "Berry" eingeleitet wurde, die wegen der ein Rudermanöver erschwerenden Flachwasserverhältnisse und des verstärkten Neerstromes unvermeidbar ist". Damit ist auch im Obergutachten, dem das Berufungsgericht insoweit gefolgt ist, die Ursächlichkeit des Hauers von "Mannesmann 11" für das Auflaufen

von "Berry" dargetan. Da, wie ausgeführt, zum mindesten nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises der Hauer auf schuldhaft fehlerhafte nautische Maßnahmen der Schiffsführung von "Mannesmann 11" zurückzuführen ist, ist die Schadensersatzpflicht der Beklagten gegeben.

2. Ein ursächliches Mitverschulden der Schiffsführung des Kahn "Berry" könnte vorliegen, wenn sie den Kurs des Schleppzuges - ebenso wie der Kahn "Mannesmann 11" - zu früh freiwillig verlassen hätte, ferner weil sie, als "Mannesmann 11" den Hauer machte, nicht ihren Strang losgeworfen und Anker gesetzt hatte.
- a) Das Berufungsgericht hat aufgrund der Beweisaufnahme festgestellt, daß der Kahn "Berry" seinen Kurs im Schleppzug nicht freiwillig verlassen habe. Das wird zwar von der Revision unter Hinweis auf das Obergutachten angegriffen. Abgesehen davon, daß die Beweiswürdigung Sache des Gerichts und nicht des Sachverständigen ist, hat das Obergutachten es selbst für möglich (S. 7), wenn auch für sehr unwahrscheinlich (S. 9), gehalten, daß "Berry" den Schleppkurs nicht verlassen habe. Die Beklagten müssen aber entgegen der Ansicht der Revision den vollen Beweis für ihre von der Klägerin bestrittene Behauptung erbringen. Davon kann unter den gegebenen Umständen keine Rede sein.
- b) Zu dem Vorbringen der Beklagten, auf Kahn "Berry" hätte als letzte Maßnahme der Strang losgemacht und Anker gesetzt werden müssen, hat das Berufungsgericht in näheren Ausführungen festgestellt, daß diese Maßnahmen in der zur Verfügung stehenden kurzen Zeit nicht durchzu-

führen gewesen wären. Soweit im angefochtenen Urteil weiter ausgeführt ist, der Sachverständige Gutjahr sei zu Recht zu dem Ergebnis gekommen, daß die Durchführung dieser Maßnahmen in der Praxis unmöglich sei, hat das Berufungsgericht seine aufgrund seiner eigenen Erwägungen gewonnene Überzeugung als mit der Ansicht des Sachverständigen in Einklang befindlich hingestellt. Das Berufungsgericht hat damit seine Auffassung zusätzlich begründet, was sich schon daraus ergibt, daß der Sachverständige in seinem Gutachten keine Begründung für seine Ansicht gegeben hat. Da das Urteil nicht auf dem Hinweis auf das Gutachten beruht, bedarf es in diesem Zusammenhang nicht der Prüfung der Frage, ob das Gutachten wegen der Ablehnung des Sachverständigen durch die Beklagten nicht verwertet werden durfte.

- c) Das Berufungsgericht ist der Auffassung, die Beklagten hätten auch für einen Schaden aufzukommen, der durch das Losturnen des festgefahrenen Kahnes "Berry" eingetreten sei.

Auch insoweit könnte es sich nur um die Frage des Mitverschuldens des losturnenden Bootes "Jean Millot" handeln, für das die Klägerin nach §§ 3, 92 BSchG, §§ 736, 738 HGB, § 254 BGB einzutreten hätte. Denn die ursächliche Wirkung des schuldhaften Verhaltens der Führung des Kahnes "Mannesmann 11" wird nicht dadurch beseitigt, daß durch dazwischen liegende Handlungen des turnenden Bootes eine weitere Schadensursache gesetzt wird, da erfahrungsgemäß Turnmanöver zu Schäden führen (BGH VersR 1958, 122, 124 a.E.). Etwas anderes könnte nur gelten, wenn dem turnenden Boot ein so grober Verstoß

gegen die nautische Sorgfaltspflicht zur Last zu legen wäre, daß mit ihm nach der Lebenserfahrung nicht zu rechnen wäre. Davon kann im vorliegenden Fall keine Rede sein.

Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des turnenden Bootes unter Hinweis auf das Gutachten des Sachverständigen Gutjahr verneint. In dem Gutachten ist ausgeführt:

"Der Vorgang des Wegturnens ist meines Erachtens nach richtig angelegt worden. Wenn ein festsitzendes Schiff durch ein Kranschiff in ein leeres Leichterschiff geleichtert wird, so wird in den meisten Fällen ein Schleppboot vor das ganze Päckchen, wenn wir es so nennen wollen, d.h. "Berry" Kranschiff Leichterschiff, gelegt und ein Strang vom Boot auf das festsitzende Schiff gesetzt. Wenn dann das festsitzende Schiff durch das Leichtern frei wird, kann das Schleppboot das Päckchen fest halten und fort ziehen. Würde man diese Maßnahme nicht anwenden, würde das festsitzende Schiff beim Leichtern immer weiter auf den Grund treiben. Ist nun durch das Leichtern das festsitzende Schiff frei, so ist in der Regel keine Zeit und auch absolut keine Veranlassung um Kranschiff und Leichterschiff zuerst weg zu ziehen, sondern, und das wird immer so gehandhabt, versucht man das ganze Päckchen weg zu ziehen. Daß bei dieser Gelegenheit auch noch etwas beschädigt wird, oder werden kann, kann in der Regel nicht im voraus erkannt werden."

Wenn das Berufungsgericht ausführt, es schließe sich mangels eigener Sachkenntnis den insoweit überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen dahin an, daß diese Maßnahme richtig angelegt gewesen sei und die hierbei entstandene Beschädigung nicht habe vorhergesehen werden können, so verneint es damit entgegen der Ansicht der

Revision nicht seine Kenntnisse zur Beurteilung des Gutachtens; vielmehr hat es sich seine Überzeugung aufgrund des Gutachtens gebildet, was rechtlich einwandfrei ist.

Nun beanstandet die Revision allerdings weiterhin, daß im angefochtenen Urteil das Gutachten überhaupt verwendet worden sei; die Beklagten hätten den Sachverständigen als befangen abgelehnt, weil dieser für die Klägerin noch ein Privatgutachten erstattet habe. Auch diese Rüge ist nicht begründet. Der Sachverständige Gutjahr hat, nachdem er von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Freiburg i.Br. als Sachverständiger benannt worden war und von den Parteien Einwendungen gegen seine Bestellung als gerichtlicher Sachverständiger nicht erhoben worden waren, sein Gutachten am 29. Mai 1961 erstattet. Mit Schriftsatz vom 23. Juni 1961 haben die Beklagten das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen angegriffen und sich dabei auf ein von ihnen eingefordertes Gutachten des Hafenmeisters Wittner vom 11. Juni 1961 berufen. Am 12. April 1962 ging das vom Gericht erholte Obergutachten der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau ein. Die Klägerin wendete sich mit Schriftsatz vom 10. Oktober 1962 gegen das Obergutachten und legte hierzu u.a. ein von ihr eingefordertes Gutachten des Sachverständigen Gutjahr vor. Daraufhin lehnten die Beklagten mit Schriftsatz vom 25. Oktober 1962 den Sachverständigen Gutjahr wegen Besorgnis der Befangenheit ab. Das Berufungsgericht hat über das Abklagegesuch nicht besonders entschieden, aber das Gutachten des Sachverständigen Gutjahr vom 29. Mai 1961 verwertet und damit zum Ausdruck gebracht,

daß für die Beklagten kein Grund bestanden habe, den Sachverständigen wegen Besorgnis der Befangenheit abzulehnen. Hiergegen sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben. Die Beklagten haben nicht behauptet, geschweige denn glaubhaft gemacht, daß der Sachverständige Gutjahr schon zur Zeit der Erstattung seines Gutachtens vom 29. Mai 1961 in irgendwelchen Beziehungen zu der Klägerin gestanden habe. Es besteht deshalb kein Anhaltspunkt dafür, daß er dieses Gutachten nicht unparteiisch erstattet hat. Die späteren Ereignisse (Erstattung eines Privatgutachtens für die Klägerin, nachdem mehr als 1 Jahr vergangen war) können hierauf keinen Einfluß gehabt haben; insbesondere können aus ihnen nach dem Sachverhalt keine Rückschlüsse auf die von den Parteien unabhängige Einstellung des Sachverständigen zur Zeit der Erstattung seines Gutachtens vom 29. Mai 1961 gezogen werden. Anders wäre freilich der Fall zu beurteilen, wenn die Anhörung des Sachverständigen nach Erstattung seines Privatgutachtens erforderlich gewesen wäre. Das war aber nicht der Fall.

- IV. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer Dr. Nörr Liesecke Dr. Bukow Fleck