

Verkündet

am 25. November 1963

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. des Schiffseigners Hermann S [REDACTED],
H [REDACTED]/[REDACTED], F [REDACTED]str. [REDACTED],
2. des Schiffsführers Wilhelm S [REDACTED],
H [REDACTED]/[REDACTED], F [REDACTED]str. [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

den I [REDACTED] Schiffsversicherungsverein a. G.,
I [REDACTED], gesetzlich vertreten durch seinen
1. Vorsitzenden Adolf G [REDACTED], I [REDACTED], E [REDACTED]str. [REDACTED],
und seinen 2. Vorsitzenden Erich E [REDACTED], I [REDACTED],
E [REDACTED]str. [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 25. November 1963 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergericht - in Hamm (Westf) vom 19. Dezember 1961 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger verlangt als Versicherer auf Grund gesetzlichen Forderungsübergangs und aus Abtretung Ersatz des Schadens, der den Eignern der Schleppkähne "H[REDACTED]" und "M[REDACTED]" durch die Kollision ihrer Schiffe angeblich entstanden ist. Er nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner (den Beklagten zu 1 in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung) in Anspruch.

Das unbeladene Motorschiff "A[REDACTED]" (32,78 m lang und 5,64 m breit), das dem Beklagten zu 1 gehört und vom Beklagten zu 2 geführt wurde, fuhr am 6. August 1958 auf dem Dortmund-Ems-Kanal südwärts (bergauf) in Richtung Datteln. Gegen 7.30 Uhr versuchte es, bei klarer Sicht auf gerader Strecke etwa bei km 31,8 DEK in der Nähe von Olfen den gleichfalls zu Berg fahrenden Schleppzug des Motorbootes "I[REDACTED]" zu überholen. Der Schlepper "I[REDACTED]" hatte vier beladene Schleppkähne auf langem Draht im Anhang. Mit fünf beladenen Schleppkähnen im Anhang kam ihnen der zu Tal in Richtung Münster fahrende Schleppzug "D 297" entgegen. MS "A[REDACTED]" konnte deshalb den Überholvorgang nicht vollenden und drängte sich, nachdem es vom Schleppboot "I[REDACTED]" Sperrsignal erhalten hatte, in den Zwischenraum hinter dem als zweiten Anhang des Bergschleppzuges fahrenden SK "H[REDACTED]" und vor dem nachfolgenden SK "M[REDACTED]". Auf SK "H[REDACTED]" brach plötzlich der Ruderdraht. Das steuerlose Schiff verfiel nach Backbord und stieß mit dem als vierten Anhang des Talschleppzuges entgegenkommenden SK "M[REDACTED]" zusammen. Beide Schleppkähne wurden beschädigt, kamen aber wieder frei. Den sich dabei bildenden Raum benutzte MS "A[REDACTED]", um seine Fahrt ohne Rücksicht auf den Unfall fortzusetzen.

Der Beklagte zu 1 hat sein Schiff in Kenntnis des Unfalls zu neuen Reisen ausgesandt.

Der Kläger hat behauptet: MS "A[REDACTED]" habe das Überholen trotz erkennbaren Gegenverkehrs begonnen. Es sei trotz des Sperrsignals vom Schleppboot "I[REDACTED]" nicht hinter dem Bergschleppzug zurückgeblieben, obwohl es sich zu diesem Zeitpunkt erst in Höhe des letzten Anhangs befunden habe, sondern weitergefahren und habe am Schleppdraht von SK "H[REDACTED]" zu SK "M[REDACTED]" festgemacht. Mit seinem Steven habe MS "A[REDACTED]" gegen den Schleppdraht gedrückt und dadurch den ohnehin hart steuerbord fahrenden SK "H[REDACTED]" mit seinem Heck gegen die Spundwand abgedrängt. Um ein Ausscheren nach backbord zu vermeiden, habe SK "H[REDACTED]" das Ruder hart steuerbord legen müssen. Das nunmehr über die Breite des Kahns hinausragende, 5 m lange Ruderblatt sei gegen die Spundwand des Kanals gedrückt worden. Dieser außergewöhnlichen Belastung sei der neuwertige Ruderdraht nicht gewachsen gewesen und gebrochen. Der Zusammenstoß zwischen SK "H[REDACTED]" und SK "M[REDACTED]" sei trotz sofortigen Ankermanövers der Besatzung unvermeidbar gewesen. Die Höhe des Schadens für beide Schiffe betrage insgesamt 18.978,21 DM.

Die Beklagten haben die Höhe des Schadens und ein vorschriftswidriges Verhalten und insbesondere bestritten, den Schleppdraht auch nur berührt oder gar an ihm festgemacht zu haben. Sie vertreten die Ansicht, das Eindringen in den Abstand zwischen dem SK "H[REDACTED]" und dem SK "M[REDACTED]" habe den Bruch des Ruderdrahtes nicht herbeiführen können, und führen dazu noch aus: Das verhältnismäßig kleine und überdies leere MS "A[REDACTED]" habe die Steuerfähigkeit und die Fahrweise des SK "H[REDACTED]" nicht zu beeinträchtigen vermocht. Der Bruch des Ruderdrahtes sei vielmehr eine Folge der mangelhaften Betriebssicherheit der damaligen Ruderanlage des SK "H[REDACTED]". Der Ruderdraht auf SK "H[REDACTED]" sei



nämlich sowohl vor diesem Vorfall als auch innerhalb kurzer Zeit nach dem 6. August 1958 wiederholt ohne erkennbaren äußeren Anlaß gerissen.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Schifffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: MS "A [REDACTED]" habe nach §§ 37, 42 BSchSO zum Überholen nicht ansetzen dürfen, weil es bei der klaren Sicht und dem geraden Verlauf des Kanals schon vorher den entgegenkommenden Talschleppzug "D 297" hätte bemerken müssen und nicht hätte versuchen dürfen, sich zwischen die beiden sich begegnenden Schleppzüge noch hindurchzuzwängen. Erst recht hätte es nach Abgabe des Sperrsignals (§ 42 Nr. 2) durch "I [REDACTED]" das Überholen nicht fortsetzen dürfen, sondern sich hinter den vierten und letzten Anhang des "I [REDACTED]"-Schleppzuges zurücksetzen müssen; bei Abgabe des Sperrsignals habe sich "Annegreth" höchstens in Höhe dieses letzten Anhangs befunden. Statt dessen sei "A [REDACTED]" weitergefahren, habe noch den dritten Anhang überholt und sei entgegen § 48 Nr. 3 in den Abstand zwischen dem dritten und dem zweiten Anhang hineingefahren. "A [REDACTED]" habe sich an den Schleppdraht, der vom zweiten zum dritten Anhang führte, angelegt und an ihm festgemacht. Dadurch sei der zweite Anhang (SK "H [REDACTED]") in seiner Fahrweise beeinträchtigt und unruhig geworden. Da der "I [REDACTED]"-Schleppzug seine äußerste rechte Fahrwasserseite eingehalten habe, sei es, wie sich auch auf Grund der Beweisaufnahme ergebe, wahrscheinlich, daß infolge des Anlegens von "A [REDACTED]" an den Schleppdraht

der SK "H[REDACTED]" sich mit seinem Heck der Spundwand des Kanals genähert habe und daß das weit nach Steuerbord ausgedrehte und deshalb den Schiffskörper erheblich überstehende Ruder von "H[REDACTED]" - namentlich wegen des in Spundwandnähe auftretenden Sogs - gegen die Spundwand gestoßen und infolge der dadurch ausgelösten Belastung der Ruderdraht gerissen sei.

Habe aber nach dem tatsächlichen Verlauf der Ereignisse, wie ihn die Beweisaufnahme ergeben habe, mit erheblicher Wahrscheinlichkeit erst der vom verklagten Schiffsführer begangene Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften den Bruch des Ruderdrahtes herbeigeführt, so könnten die Beklagten den Anscheinsbeweis nicht mit der Behauptung entkräften, der Ruderdraht könne gebrochen sein, weil sich ein Fremdkörper eingeklemmt und das Ruder blockiert habe. Die Beklagten hätten auch nicht bewiesen, daß die Ruderanlage des SK "H[REDACTED]" nicht betriebssicher gewesen sei. Es sei nicht dargetan, daß die Ruderanlage vor dem Unfalltag jemals versagt habe (BU S. 15). Der Ruderdraht sei zur Zeit des Unfalls neuwertig gewesen (BU S. 9). Zwar habe der spätere Schiffsführer des SK "H[REDACTED]" (Zeuge de B[REDACTED]) zwei nach dem Unfalltag liegende Vorfälle vom 9. Dezember 1958 und 11. Januar 1959 bekundet, bei denen nach seiner Ansicht der Ruderdraht ohne jeden äußeren Anlaß gerissen sei. Dem stehe aber entgegen, daß der gerichtliche Sachverständige die (später ausgebaute) alte Ruderanlage ausweislich der von ihm besichtigten noch vorhandenen Teile als völlig betriebssicher bezeichnet habe und daß nach dem Vorfall im Dezember 1958 die Ruderanlage von der Wasserschutzpolizei und dem Wasserstraßenamt besichtigt und das festgelegte Schiff nach Einfügen eines neuen Ruderdrahtes wieder freigegeben worden sei.

II. Das angefochtene Urteil hält allen Revisionsan-
griffen stand.

Wenn ein Draht, sei es ein Schleppdraht oder ein Steuerdraht, reißt, so spricht ein Anscheinsbeweis dafür, daß der Draht nicht in Ordnung ist. Dieser Anscheinsbeweis ist aber im vorliegenden Falle widerlegt durch die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Steuerdraht neuwertig war und jede normale Belastung aushielt. Infolgedessen kommt nunmehr ein weiterer Anscheinsbeweis zum Tragen, der sich aus dem nautisch fehlerhaften Verhalten der Schiffsführung von "Annegreth" ergibt.

"A [REDACTED]" hat verbotswidrig überholt (§ 37 Nr. 1, § 42 Nr. 1 und 2) und ist verbotswidrig in die Abstände zwischen den Teilen eines Schleppzuges hineingefahren (§ 48 Nr. 3). Die bezeichneten Verbote sind Schutzvorschriften im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Sie sollen typische Gefahrenlagen verhindern. Das gleichzeitige Begegnen und Überholen ist gefährlich, wenn der Raum für die Vorbeifahrt nicht ausreicht. Das Hineinfahren in die Abstände zwischen den Teilen eines Schleppzuges bringt u. a. die Gefahr mit sich, daß der Hineinfahrende gegen den Schleppdraht, der Teile des Schleppzuges miteinander verbindet, ankommt und hierdurch oder auch in sonstiger Weise die Fahrweise der Schiffe des Schleppzuges beeinträchtigt. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß durch die Annäherung von "A [REDACTED]" der SK "H [REDACTED]" unruhig geworden ist und seine Besatzung mit aller Gewalt das Ruder nach Steuerbord ausdrehen mußte, um ein Ausscheren des Kahnes zu vermeiden. Dies ist aber gerade eine Lage, die durch das wasserpolizeiliche Verbot des Hineinfahrens zwischen die Teile des Schleppzuges vermieden werden soll. Der Beweis des ersten Anscheins spricht somit dafür, daß "A [REDACTED]" die Fahrweise des SK "H [REDACTED]" beeinträchtigt hat, insbesondere dadurch, daß sie gegen den Schleppdraht angekommen ist. Das Berufungsgericht hat dies sogar fest-

gestellt. Gegen diese Feststellung erhebt zwar die Revision die Verfahrensrüge, die gegenteilige Darstellung der beiden Beklagten könne nicht mit der Erwägung abgetan werden, sie hätten jegliche Aussage vor der Polizei von vornherein abgelehnt. Es kommt aber hierauf nicht an, da die Darstellung der Beklagten gegenüber der vom Berufungsgericht als glaubwürdig gewerteten Bekundung von Zeugen äußerstenfalls zu einem non liquet, aber nicht zum Beweis der Richtigkeit der Darstellung der Beklagten führen könnte. Die weiter von der Revision in diesem Zusammenhang erhobene Rüge, der Schiffsführer König vom dritten Anhangkahn hätte vernommen werden müssen, ist unbegründet. König war zunächst vom Kläger als Zeuge benannt worden, ist aber innerhalb der vom Gericht gesetzten Frist nicht gestellt worden. Später hat sich die Beklagte auf diesen Zeugen berufen. Das Schiff-fahrtsgericht hat jedoch diesen Beweisantrag als verspätet zurückgewiesen. Damit war der Antrag erledigt. Davon mußte auch das Berufungsgericht ausgehen, da die Beklagten gegen die Ablehnung des Antrages nicht Stellung genommen haben und auf ihren Antrag in der Berufungsinstanz nicht zurückgekommen sind. Dies ist auch nicht dadurch geschehen, daß die Beklagte in der zweiten Instanz auf ihr gesamtes Vorbringen in der ersten Instanz Bezug genommen hat. Hiernach ist dem Berufungsgericht kein Rechtsfehler unterlaufen, wenn es davon ausgegangen ist, die Schiffsführung von "A [REDACTED]" habe durch ihr verbots-widriges Verhalten die Fahrweise von "H [REDACTED]" beeinträchtigt und deren Besatzung gezwungen, das Ruder hart Steuer-bord zu legen.

Im angefochtenen Urteil ist weiter festgestellt, der "I [REDACTED]"-Schleppzug habe die äußerste rechte Fahrwasser-seite eingehalten. Dann spricht aber ein weiterer Beweis

des ersten Anscheins dafür, daß das Heck von "H[REDACTED]" infolge der Beeinträchtigung ihrer Fahrweise durch "A[REDACTED]" nunmehr in bedrohliche Ufernähe kam und dadurch das erheblich überstehende Ruder die Spundwand berührte. Denn da der SK "H[REDACTED]" nach der Feststellung des Berufungsgerichts nach Backbord ausscheren wollte oder sogar ausgierte, kam das Heck in den Ufersog, worauf im angefochtenen Urteil zutreffend hingewiesen ist. Die Revision meint zwar, ein solcher Sog sei vom Sachverständigen nicht festgestellt. Sie hat hierbei aber die Ausführungen des Sachverständigen auf Bl. 5 seines Gutachtens vom 20. November 1960 übersehen. Im übrigen ist es Erfahrungstatsache, daß bei zu großer Ufernähe das Schiff aus dem Ruder läuft (Dunkelberg, Rheinschiffahrtslexikon S. 115). Diesen weiteren Beweis des ersten Anscheins, der dahin geht, daß infolge der Störung der Steuerbarkeit des die äußerste Fahrwasserseite einhaltenden SK "H[REDACTED]" das überstehende Ruder die Spundwand berührte, haben die Beklagten nicht entkräftet. In eingehender Beweiswürdigung, gegen die sich die Revision mit verschiedenen Rügen in unzulässiger Weise wendet, ist das Schiffahrtsobergericht zu der Überzeugung gekommen, daß nach dem tatsächlichen Verlauf der Ereignisse mit der erheblichen Wahrscheinlichkeit der Berührung des Ufers durch das Ruder infolge des verbotswidrigen Verhaltens der Schiffsführung von "A[REDACTED]" zu rechnen ist. Damit greift der Anscheinsbeweis zuungunsten der Beklagten durch; denn der Beklagte zu 2 hat eine Gefahrenlage herbeigeführt, die durch die Schutzvorschriften gerade vermieden werden sollte. Der weitere Verlauf war dann zwangsläufig. Durch die Uferberührung des Ruders trat eine übermäßige Belastung des Ruderdrahtes ein, der Draht riß, der steuerlos gewordene Kahn schor nach Backbord aus und stieß mit dem entgegenfahrenden SK "M[REDACTED]" zusammen.

Zu Unrecht rügt die Revision, der Kläger habe einen solchen Sachverhalt gar nicht behauptet. Im Schriftsatz des Klägers vom 25. September 1961 S. 2 f ist vielmehr ausgeführt, schon im Ermittlungsverfahren sei der Verdacht aufgetaucht, daß das Ruderblatt die Spundwand berührt habe und dadurch der Steuerdraht gerissen sei; Diese Vermutung habe sich zur Gewißheit verdichtet, nachdem der Sachverständige sein Gutachten erstattet habe. Ebensowenig ist es verfahrensmäßig zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht von der Einholung eines weiteren Gutachtens abgesehen hat. Der Umstand, daß die Verbiegung des Ruderblattes um 5 cm in die Schadenstaxe nicht aufgenommen worden ist, beweist nicht, daß diese Verbiegung nicht auf den Unfall zurückzuführen sei, da nach dem Sachverständigengutachten die Verbiegung nicht so groß war, daß eine Reparatur unbedingt hätte erfolgen müssen.

Die Beklagten haben demnach den für ihr ursächliches Verschulden sprechenden Anscheinsbeweis nicht entkräftet. Sie haben nicht bewiesen, daß ihr verbotswidriges Verhalten für die Kollision nicht ursächlich gewesen sein könne.

Der Anscheinsbeweis könnte weiter auch dadurch entkräftet werden, daß Tatsachen bewiesen werden, aus denen sich die Möglichkeit eines anderen als des typischen Geschehensablaufes ergibt. Als eine solche Tatsache käme die mangelnde Betriebssicherheit der Ruderanlage des SK "H [REDACTED]" in Frage. Aber auch in dieser Richtung ist den Beklagten der Beweis nicht gelungen. In Würdigung des Ergebnisses der Beweisaufnahme ist das Berufungsgericht zu der Überzeugung gekommen, daß durch die beiden nach dem Unfalltag liegenden Vorfälle, bei denen der Steuerdraht von "H [REDACTED]" ebenfalls gerissen ist, nicht die mangelnde Betriebssicherheit der Ruderanlage bewiesen sei. Ein solcher Beweis wäre

nur geführt, wenn die Beklagten bewiesen hätten, daß bei diesen Vorfällen der Steuerdraht ohne jeden äußeren Anlaß gerissen wäre. Im Anschluß an die Ausführungen des Sachverständigen sieht das Berufungsgericht einen solchen Beweis nicht als erbracht an. Daß die Bedienung der Ruderanlage mehr Kraft erforderte als die einer modernen Anlage, hat mit der Frage der Betriebssicherheit nichts zu tun. Unerheblich ist, ob der SK "H [REDACTED]" für Fahrten auf dem Rhein oder nur für solche auf Kanälen zugelassen war.

Schließlich genügt auch entgegen der Meinung der Revision zur Entkräftung des Anscheinsbeweises nicht, daß die Möglichkeit besteht, daß das Ruder durch im Wasser treibende Gegenstände blockiert worden sei. Vielmehr hätten die Beklagten beweisen müssen, daß treibende Gegenstände ein Blockieren herbeigeführt haben.

III. Die Revision ist hiernach nicht begründet und war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Dr.Schulze