

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 66/68

**URTEIL**

**Verkündet am**

2. März 1970

H e i l ,

Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der La C [REDACTED], C [REDACTED] d'A [REDACTED], [REDACTED] Rue de L [REDACTED],  
P [REDACTED], [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1.

2.

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

3.

4.

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. März 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 1. März 1968 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist der führende Versicherer einer Ladung von 1.669 t Kali, die auf dem SK "S[REDACTED]" (87,2 m lang; 11,01 m breit; 1.774 t) befördert wurde und durch einen Schiffsunfall des genannten Kahnes am 10. Dezember 1965 Totalschaden erlitt. Die Beklagte zu 1 ist Eigentümerin des TSK "Sa[REDACTED]" (99,9 m lang; 11,94 m breit; 2.440 t). Der Beklagte zu 2 hat den TSK am Unfalltag verantwortlich geführt. Den Beklagten zu 3 und zu 4 gehört das Boot "I[REDACTED]" (28,2 m lang; 5,64 m breit; 900 PS).

Am Unfalltag schleppte "I[REDACTED]" auf mindestens 50 m langem Strang die nebeneinander gemehrten, mit den Köpfen gleichauf liegenden Kähne "S[REDACTED]" (steuerbords) und "Sa[REDACTED]" (backbords) rheinabwärts. Beide Kähne waren nahezu voll abgeladen. Als der Schleppzug die unterhalb einer scharfen Linksbiegung des Rheins bei km 744,84 liegende Straßenbrücke Düsseldorf-Oberkassel passierte,

- 3 -

kam "S[REDACTED]" mit dem Steuerbordvorschiff gegen den rechten Pfeiler der für die Talfahrt vorgesehenen Brückenöffnung, schlug leck und sank.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten aus abgetretenem und übergegangenem Recht Ersatz des Schadens der Ladungsinteressenten. Sie wirft der Führung des Bootes vor, sie sei mit dem Schleppzug beim Durchfahren der scharfen Linksbiegung zu weit nach rechtsrheinisch geraten; außerdem habe sie die Köpfe der Kühne vor dem Passieren der Brücke nicht genügend nach Backbord abgezogen. Der Führung des TSK "Sa[REDACTED]" macht sie zum Vorwurf, mit ihrem Kahn, bei dem die weitaus überwiegende Steuerkraft der beiden Anhänge gelegen habe, nicht richtig nachgesteuert zu haben.

Die Beklagten stellen ein schuldhaftes Verhalten der Führungen des Bootes und des Tankschleppkahns in Abrede.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter. Die Beklagten haben beantragt, die Revision zurückzuweisen.

### Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hält die Behauptung der Klägerin, die Führung des TSK "Sa[REDACTED]" habe nicht richtig nachgesteuert, für nicht bewiesen. Zu dem Verhalten der Führung des Bootes hat es ausgeführt, diese habe keinen nautischen Fehler begangen. Seine Auffassung gründet das Berufungsgericht auf folgende Feststellungen:



Der Schleppzug sei in Höhe des Düsseldorfer Pegels (rund 650 m oberhalb der Brücke) mindestens 50 m aus dem rechten Ufer gefahren. Während der weiteren Annäherung an die Brücke und während der Durchfahrt durch die für die Talfahrt vorgesehene Öffnung (85 m breit) habe das Boot voll nach Backbord abgezogen. Es habe einen Kurs eingehalten, der den Anhängen bei ordnungsgemäßen Nachsteuern ohne weiteres ermöglicht hätte, die Brücke trotz ungünstiger Wasser- und Windverhältnisse (eine kräftige Strömung und ein starker Wind standen auf das rechte Ufer) gefahrlos zu passieren. Die Anhänger hätten zunächst auch gut für die Durchfahrt gelegen, ihre Mitte habe noch etwa 60 m oberhalb der Brücke auf das über der Mitte der Öffnung angebrachte Durchfahrtzeichen hingewiesen. Erst ungefähr 50 m oberhalb der Brücke seien die Köpfe der Anhänger plötzlich nach Steuerbord abgegangen, wahrscheinlich deshalb, weil das Ruder auf SK "S[REDACTED]" nach Steuerbord ausgedreht worden sei. Hingegen habe die Beweisaufnahme keinen Anhalt dafür erbracht, daß auch auf TSK "Sa[REDACTED]" nicht richtig nachgesteuert worden sei.

Die Revision wendet sich gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts mit zahlreichen Verfahrensrügen. Sie vermag aber keinen entscheidungserheblichen Verfahrensfehler aufzuzeigen. Einer Begründung bedarf es insoweit nach Art. 1 Nr. 4 des Gesetzes zur Entlastung des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen vom 15. August 1969 nicht. Jedoch erscheint folgende Bemerkung zu der in erster Linie erhobenen Rüge, das Berufungsgericht habe nicht ohne die Zuziehung eines Sachverständigen entscheiden dürfen, angebracht:

1. In Kollisionsstreitigkeiten ist die Frage nach dem nautisch richtigen Verhalten eines Bootes und seiner Anhänge oder nach der möglichen Wirkung eines Rudermanövers nicht selten zu beurteilen. Daß dem Berufungsgericht, das auf Grund seiner langjährigen Tätigkeit in Schifffahrtssachen über eine besondere Erfahrung auf diesem Gebiet verfügt, die hierfür erforderliche Sachkunde gefehlt haben soll, läßt sich weder den Erwägungen des angefochtenen Urteils noch den Darlegungen der Revision entnehmen.

2. Das Berufungsgericht war auch nicht, wie die Revision meint, im Hinblick auf das von der Klägerin überreichte Privatgutachten gehalten, ein Sachverständigengutachten einzuholen. Die Revision beachtet in diesem Zusammenhang nicht, daß der Privatgutachter der Klägerin von anderen Feststellungen als das Berufungsgericht über das Verhalten der Führung des Bootes, insbesondere über den von dieser eingehaltenen Kurs, ausgegangen ist. Sie berücksichtigt ferner nicht, daß sich der Privatgutachter der Klägerin überhaupt nicht zu der Frage geäußert hat, welche Wirkung das Ausdrehen des Ruders auf SK "S [REDACTED]" nach Steuerbord unter Berücksichtigung der auf das rechte Ufer stehenden kräftigen Strömung und des dorthin gerichteten starken Windes auf den Kurs der Anhänge haben konnte. Im übrigen nötigt die Vorlage eines Privatgutachtens in Fällen der vorliegenden Art nicht schon deshalb zu der Erhebung eines Sachverständigengutachtens, weil das Privatgutachten von einem anerkannten Fachmann erstattet worden ist und das Rheinschifffahrtsobergericht dessen Ausführungen nicht folgen will. Vielmehr genügt es, wenn es sich mit dem Inhalt des Privatgutachtens sachkundig auseinandersetzt und

hierbei die Gründe für seine gegenteilige Auffassung näher darlegt.

Eine Anwendung des § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB kommt entgegen der Meinung der Revision im Streitfall nicht in Betracht. Dies bedarf im Hinblick auf die Darlegungen des Berufungsgerichts zum Unfallhergang keiner weiteren Begründung.

Liesecke

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann