

Verkündet
am 27. November 1958
Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Co[REDACTED] de N[REDACTED] F[REDACTED] R[REDACTED] in
St[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

1. die Ba[REDACTED] Rh[REDACTED] AG in B[REDACTED],

2. den Schiffsführer J. D[REDACTED] von MS "Be[REDACTED]",

Beklagten und Revisionsbeklagten,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. November 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats
des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts -
Karlsruhe vom 12. März 1957 wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

2

22

Tatbestand:

Die Klägerin ist Ausrüsterin der beiden MS "C[REDACTED]" und "Ch[REDACTED] V[REDACTED]" (je 890 to groß, 73,5 m lang, 8,15 m breit, Maschinenstärke 480 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eigentümerin des MS "Be[REDACTED]" (1083 to groß, 78,05 m lang, 8,55 m breit, Maschinenstärke 600 PS), das am Unfalltag vom Beklagten zu 2 geführt wurde.

Am 8. Mai 1953 gegen 12.45 Uhr trat MS "C[REDACTED]", das 721 to geladen hatte und 2,30 m tiefging, die Talfahrt vom Straßburger Hafen aus an. Ihm folgten MS "Ch[REDACTED] V[REDACTED]", das 524,5 to geladen hatte und 2,25 m tiefging, sowie MS "Be[REDACTED]", das mit 710 to beladen war. Der Abstand zwischen MS "C[REDACTED]" und MS "Be[REDACTED]" betrug anfänglich 2 - 2,5 km. In Höhe der Zollstation Neuburgweiler brach auf MS "C[REDACTED]" das Ölrohr der mit dem Hauptmotor gekuppelten Kühlwasserpumpe. Dies hatte zur Folge, daß der Hauptmotor stillgelegt werden mußte und die nicht ausgekuppelte Schraube nicht mehr drehte. Das Zollboot, das gerade an der hinteren Schiffshälfte des MS "C[REDACTED]" steuerbordseits festgemacht hatte, verbrachte MS "C[REDACTED]" bis zum Karlsruher Hafen. Dort wurde es von dem inzwischen aufgelaufenen MS "Ch[REDACTED] V[REDACTED]" auf Seite genommen. Beide Fahrzeuge wurden auf gleicher Höhe zusammengekoppelt. Sodann setzten beide Schiffe die Reise fort. Bei km 366,3 brachen sämtliche Drähte, die die beiden Motorschiffe verbunden hatten. Beide Schiffe nahmen sodann den Übergang von der pfälzischen zur badischen Seite zwischen km 366,5 - 365. In Höhe der Albmündung (km 367,6) kamen beide Schiffe auf badischer Seite wieder auf Seite, wobei MS "C[REDACTED]" mit seinem Vorschiff backbordseits in Höhe des Mittschiffs von MS "Ch[REDACTED] V[REDACTED]" lag, während das Achterschiff noch etwa 6 - 8 von MS "Ch[REDACTED] V[REDACTED]" ablag. Während die Besatzungen beider Schiffe im Begriffe waren, diese

erneut untereinander zu befestigen, lief MS "Be[REDACTED]", das die blaue Flagge gesetzt und Überholsignal gegeben hatte, den beiden Motorschiffen auf und überholte sie, die kein Gegensignal gegeben hatten, auf Backbordseite. Bei km 368,1 brachen die vorderen, bereits wieder gesetzten Drähte. Dadurch fielen die beiden Motorschiffe wieder auseinander. Sie gerieten bei km 368,7 badischerseits auf Grund, wurden beschädigt und konnten nur unter erheblichen Schwierigkeiten, MS "Ch[REDACTED] V[REDACTED]" erst nach Aufleichterung, wieder flottgemacht werden.

Die Klägerin behauptet, MS "Be[REDACTED]" habe in unzulässiger Weise überholt, durch die von ihm ausgehende Sogwirkung die beiden Fahrzeuge der Klägerin auseinandergedrückt und die bereits wieder gesetzten Drähte (einen Vorausdraht, einen Laufdraht und einen Achterbeidraht) zum Zerreißen gebracht. Hierauf sei das Festkommen der beiden Schiffe auf badischem Grund zurückzuführen. Mit der Klage verlangt sie Ersatz ihres Schadens, den sie auf 8965,50 hfl, 251 012 bfr und 1 247 158 ffr beziffert.

Die Beklagten sind der Ansicht, der Schaden sei allein durch das Verhalten der Schiffsführungen von "C[REDACTED]" und "Ch[REDACTED] V[REDACTED]" verursacht worden.

Das Amtsgericht - Rheinschiffahrtsgericht - hat die Klage dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesgericht - Rheinschiffahrtsobergericht - hat sie ganz abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest, das MS "Be[REDACTED]" habe die Schiffe der Klägerin, bei km 367,6 - 7 beginnend, überholt. Auf der Überholstrecke sei, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, auch unter Berücksichtigung der Lage der beiden Motorschiffe der Klägerin unzweifelhaft hinreichender Raum für das Überholen gewesen, da das Fahrwasser am Unfalltag dort durchschnittlich 100 m breit gewesen sei. Was die Revision über die Beschaffenheit des Fahrwassers auf der Strecke von km 367,1 bis km 367,6 ausführt, ist unerheblich, da das MS "Be[REDACTED]" auf dieser Strecke mit dem Überholen noch nicht begonnen hatte. Zu Unrecht greift die Revision die Feststellung einer Fahrwasserbreite von 100 m auf der Überholstrecke an; diese Feststellung wird von den dem angefochtenen Urteil zugrunde liegenden Sohlenplänen getragen. Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht auch in der Lage der beiden Schiffe der Klägerin kein Hindernis für die Überholung gesehen und dabei den Umstand verwertet, daß die beiden Schiffe kein Sperrsignal nach § 41 RSchPVO a.F. gegeben und der Kapitän von "C[REDACTED]" nur die Verlangsamung der Fahrt von "Be[REDACTED]" verlangt habe, was geschehen sei. Hiernach hat "Be[REDACTED]" nicht an verbotener Stelle (§ 45 Nr. 1 RSchPVO) überholt, so daß sich die Klägerin weder auf eine für sie sprechende Verschuldensvermutung noch auf einen Beweis des ersten Anscheins berufen kann.

II. 1. Darüber hinaus ist das Berufungsgericht zu der Überzeugung gekommen, daß keine vom MS "Be[REDACTED]" ausgehende Sogwirkung den Unfall verursacht habe, daß vielmehr das Brechen der Drähte bei km 368,1 auf ein etwaiges erneutes Raken oder auf die schlechte Beschaffenheit der Stränge zurückzuführen sei.

In tatrichterlicher Beweiswürdigung, gegen die sich

die Revision in unzulässiger Weise wendet, stellt das Berufungsgericht fest, daß die Mehrgeschwindigkeit von "Be [REDACTED]" gegenüber dem auf 7 km zu bemessenden Vorauszug der Schiffe der Klägerin nur etwa 3 km/st betragen habe. Das Berufungsgericht hat sich dabei der Berechnung des Sachverständigen der Beklagten, G [REDACTED], angeschlossen, der unter Zugrundelegung von Annahmen, deren Richtigkeit im angefochtenen Urteil tatrichterlich festgestellt ist, zu dem Ergebnis kommt, daß die Schiffe der Klägerin während des Überholmanövers eine Geschwindigkeit von 7 km/st, das der Beklagten eine solche von 9,891 km/st hatten. Das Berufungsgericht stellt weiter fest, daß die Überholung in einem Abstand von 20 - 25 m begonnen worden sei, der sich jedoch während der Überholung immer mehr vergrößert habe. Wenn das Berufungsgericht unter Berücksichtigung der geringen Geschwindigkeit von "Be [REDACTED]" und des sich immer mehr vergrößernden Abstandes den Schluß gezogen hat, daß der von Be [REDACTED] ausgehende Sog und Wellenschlag so gering gewesen sei, daß die drei Drähte, mit denen die Schiffe der Klägerin wieder aneinander gekoppelt gewesen seien, der von "Be [REDACTED]" ausgehenden Einwirkung ohne weiteres hätten standhalten müssen, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

2. Die Revision will diese Ausführungen des Berufungsgerichts dadurch erschüttern, daß sie dartun will, die vom Berufungsgericht angegebenen möglichen Unfallursachen ... schlechte Beschaffenheit der Drähte oder erneutes Raken bei km 368,1 - müßten ausscheiden, so daß nur die von "Be [REDACTED]" ausgehende Einwirkung als Ursache für das Zerreißen der Drähte übrigbleibe. Die Revision kann jedoch hiermit keinen Erfolg haben.

a) Die Behauptung der Revision, die Beklagten hätten die schlechte Beschaffenheit der Stränge als Unfallursache nicht geltend gemacht, so daß das Berufungsurteil auf diese (mögliche) Unfallursache nicht hätte gestützt werden dürfen, ist aktenwidrig. Auf S. 4 des Schriftsatzes vom 9. Juli 1955 haben die Beklagten u. a. als Ursache für das Reißen der Drähte angeführt, daß "die zusammengeflochtenen Drähte überhaupt nicht halten konnten." Die Ausführungen der Beklagten gründeten sich auf die Aussage des Steuermanns M. von MS "Ch. Mi.", der bekundet hat, die Drähte seien (als sie das erstemal bei km 366,3 brachen) in Ordnung gewesen, nach dem ersten Reißen seien die Drahtstücke zusammengesucht worden, um die Fahrzeuge notdürftig zu befestigen. Die Verfahrensrüge der Revision ist demnach unbegründet.

Entgegen der Auffassung der Revision hat sich das angefochtene Urteil mit dem Vortrag der Klägerin, das Reißen der Drähte bei km 366,3 sei darauf zurückzuführen gewesen, daß MS "C." beim Fahren über eine seichte Stelle zu wenig Ruderdruck gehabt habe, so daß MS "Ch. V." vorausgeschossen sei, auseinandergesetzt (Urteil S. 6 u. S. 8). Das Urteil hat diese Möglichkeit unterstellt und gerade darauf die Möglichkeit der schlechten Beschaffenheit der Stränge geschlossen. Unter diesen Umständen konnte das Berufungsgericht sehr wohl aus der Tatsache, daß die Drähte kurz vorher schon einmal gerissen waren, ohne daß hieran das MS "Be." irgendwie beteiligt sein konnte, den Schluß ziehen, daß nicht ausgeschlossen werden könne, daß auch das spätere Reißen der Drähte nicht auf das Verhalten der Beklagten zurückzuführen ist.

b) Auch der Auffassung der Revision, daß ein Raken (oder ein Fahren über eine Untiefe) bei km 368,1 ausgeschlossen sei, da sich dort gar keine Untiefe befinde, kann nicht zugestimmt werden. Nach den Aussagen der Zeugen Ottmar

und Rainer S. führen die Schiffe der Klägerin dicht am badischen Ufer, sie haben sich, wie der Zeuge Sch. bekundet, hart am badischen Ufer gehalten; der Zeuge K. schätzt den Abstand vom badischen Ufer auf etwa 20 m, der Zeuge Ru. auf 20 - 25 m; der Zeuge W. meint, die Schiffe seien 10 m von den badischen Kribbenköpfen entfernt gewesen. Unter Würdigung dieser Zeugenaussagen im Zusammenhang mit den vorgelegten Sohlenplänen konnte das Berufungsgericht zu der Auffassung kommen, daß ein Raken (oder ein Fahren über eine seichte Stelle) bei km 368,1 nicht ausgeschlossen sei.

Es trifft also nicht zu, wenn die Revision meint, als einzig mögliche Ursache für das Reißen der Drähte komme nur ein von MS "Be." ausgegangener Sog oder Wellenschlag in Betracht.

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

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke