

Verkündet
am 2. November 1964
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

der Firma N.V. H [REDACTED], H [REDACTED] S [REDACTED] M [REDACTED]
R [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner und Schiffsführer Anton B [REDACTED],
H [REDACTED], H [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten.

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 2. November 1964 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
- Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom
28. Februar 1963 wird auf ihre Kosten zurückge-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das MS "H [REDACTED] I" der Klägerin ist am 30. Dezember 1960 mit dem dem Beklagten gehörenden und von ihm geführten MS "M [REDACTED]" zusammengestoßen. Dabei ist "H [REDACTED] I" beschädigt worden, während "M [REDACTED]" gesunken ist. Die Kollision hat sich in Höhe von St. Goar zuge- tragen. "H [REDACTED] I" fuhr zu Berg und hatte dem Talfahrer "M [REDACTED]" den Weg zur Begegnung an der Backbordseite gewiesen. Die Begegnung führte aus Gründen, über welche die Parteien streiten, zum Zusammenstoß.

Die Klägerin hat behauptet, "M [REDACTED]" sei zu weit im linksrheinischen Fahrwasser und damit im Kurse der Bergfahrer gefahren. Hierauf beruhe die Kollision, die vorausfahrende Talfahrer dadurch vermieden hätten, daß sie sich weiter rechtsrheinisch gehalten hätten. Außerdem habe man auf dem Schiff des Beklagten zu wenig Maschinenkraft eingesetzt. Deshalb habe sich auch im Zeitpunkt der Kollision "M [REDACTED]" in Schräglage befunden, während "H [REDACTED] I" gestreckt gelegen habe. Die Klägerin hat schließlich behauptet, daß auf ihrem Schiff ein Schaden in Höhe von 13.014,21 DM entstanden sei. Davon hat sie einen Betrag von 12.104,95 DM nebst Zinsen ersetzt verlangt.

Demgegenüber hat der Beklagte behauptet, "H [REDACTED] I" sei zunächst linksrheinisch zu Berg gefahren, dann aber plötzlich nach Backbord abgegangen. Er habe versucht, angesichts dieser Abweichung vom verlangten und durch Verständigung vereinbarten Begegnungskurse nach Steuerbord auszuweichen. Trotzdem sei aber "H [REDACTED] I" in die

- 3 -

Backbordseite von "M [REDACTED]" hineingefahren.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist zurückgewiesen worden. Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Der Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat festgestellt:

MS "M [REDACTED]" habe seinen Kurs nicht zu nahe an den von "H [REDACTED] I" hin verlegt. Zu dem Unfall sei es dadurch gekommen, daß "H [REDACTED] I" nach Backbord in den Kurs von "M [REDACTED]" hineinverfallen sei und dadurch dieses Schiff gezwungen habe, immer weiter nach Steuerbord auszuweichen, so daß es schließlich in Schräglage geraten und so von "H [REDACTED] I" angefahren worden sei. Der Schiffsführer von "H [REDACTED] I" habe es unter Verletzung seiner nautischen Sorgfaltspflicht unterlassen, den das Ruder von "H [REDACTED] I" führenden Lotsen G [REDACTED] über die schwere Steuerbarkeit dieses Schiffes zu unterrichten. Möglicherweise treffe den Lotsen selbst kein Verschulden. Objektiv lägen Verstöße gegen §§ 38 Nr. 1 und 37 Nr. 3 RhSchPVO vor.

Den rechtlichen Schlußfolgerungen des Berufungsgerichts aus dem von ihm festgestellten Sachverhalt ist jedenfalls insoweit zuzustimmen, als es annimmt, "H [REDACTED] I" habe entgegen dem Verbot des § 37 Nr. 3 RhSchPVO den nach § 38 Nr. 2 dieser Verordnung festgelegten Kurs zur Vorbei-

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



fahrt an Backbord geändert und der Schiffsführer von "H. I" habe es schuldhafterweise unterlassen, den Lotsen auf die schwere Steuerbarkeit des Schiffes hinzuweisen. Ob die weitere Ansicht des Berufungsgerichts, den Lotsen treffe möglicherweise kein Verschulden, zutreffend ist, kann offen bleiben, ebenso wie die weitere Frage, ob "H. I" dem Talfahrer unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten Weg freigelassen hat.

II. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe es unterlassen festzustellen, ob die Schiffe in Strommitte, im rechtsrheinischen oder im linksrheinischen Fahrwasser zusammengestoßen seien. Die Rüge ist unbegründet. Die Begegnung ist, soweit nicht Sondervorschriften bestehen, nach § 37 Nr. 1 RhSchPVO überall gestattet, wo das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Sofern diese Voraussetzungen gegeben sind, kann sich auch die Backbordbegegnung an einer Stelle vollziehen, die sich für eines der begegnenden Schiffe als linke Seite seines Fahrwassers darstellt. Schon das Rheinschiffahrtsgericht hat festgestellt, daß sich beide Schiffe zunächst auf kollisionsfreiem Kurs befunden haben, den dann "H. I" plötzlich geändert habe. Dem hat sich das Berufungsgericht mit seiner Feststellung angeschlossen, MS "M." habe seinen Kurs nicht zu nahe an den von "H. I" verlegt; dagegen sei "H. I" nach Backbord in den Kurs von "M." verfallen. Bei dieser Sachlage ist es gleichgültig, ob der Zusammenstoß in Strommitte oder etwas mehr rechts- oder linksrheinisch stattgefunden hat. Nach den Umständen des Falles ist es

auch unerheblich, wo sich üblicherweise die Berg- und Talfahrt bewegt, so daß das Berufungsgericht nicht gehalten war, dem Antrag auf Einnahme des Augenscheins zu entsprechen.

Die Revision meint weiter, schon der Beweis des ersten Anscheins spreche für einen nautischen Fehler der Schiffsführung von "M [REDACTED]", weil "M [REDACTED]" quer zum Strom auf "H [REDACTED] I" zugetrieben und es dadurch zur Kollision gekommen sei. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts war MS "M [REDACTED]" wegen der Kursweisung und der Fahrweise des Bergfahrrers gezwungen, immer weiter nach Steuerbord auszuweichen, so daß es schließlich in Schräglage befindlich von "H [REDACTED] I" angefahren worden sei. Schon nach dieser Feststellung scheidet die Anwendung von Grundsätzen des Anscheinsbeweises aus, da die Schräglage von "M [REDACTED]" durch einen nautischen Fehler der Schiffsführung von "H [REDACTED] I" herbeigeführt worden ist.

Den Vorwurf der Klägerin, MS "M [REDACTED]" habe nicht genügend Maschinenkraft eingesetzt, hat das Rheinschiff-fahrtsgericht zurückgewiesen; es könne nicht festgestellt werden - so hat es in seinem Urteil ausgeführt -, daß auf MS "M [REDACTED]" die Geschwindigkeit falsch eingesetzt gewesen wäre; die Fahrtverlangsamung sei geboten gewesen, um den Lotsen ungeführtet abzusetzen und vor der Verlade-stelle St. Goarshausen starken Wellenschlag zu vermeiden; auch sei die Fahrtverlangsamung nicht ursächlich für den / Unfall gewesen. In der Berufungsinstanz hat zwar die Klä-gerin diesen Vorwurf wiederholt, ohne ihn indessen zu be-gründen oder sich mit den Ausführungen des Rheinschiff-fahrtsgerichtes auseinanderzusetzen. Das Berufungsgericht

war daher nicht gehalten, sich damit nochmals ausdrücklich zu befassen. Für die von dem Beklagten bestrittene Behauptung der Klägerin, "M. [REDACTED]" sei nicht steuerfähig gewesen, fehlt der Beweisantritt. Auch ist nicht dargetan, daß der fehlerhafte Backbordkurs von "H. [REDACTED] I" die Führung von "M. [REDACTED]" in einer solchen Entfernung zum Abgehen nach Steuerbord gezwungen habe, daß sich die Verstärkung der Maschinenkraft noch ausgewirkt hätte. Nach der Sachlage hatte das Berufungsgericht keinen Anlaß, die Klägerin hierauf hinzuweisen.

III. Mit Verfahrensrügen wendet sich die Revision gegen die Feststellungen des Berufungsgerichts. Die Rügen sind unbegründet.

1. Unrichtig ist die Ansicht der Revision, die in den Strafakten enthaltenen Vernehmungsprotokolle hätten überhaupt nicht verwendet werden dürfen. Nachdem die Strafakten auf Antrag des Beklagten beigezogen und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden waren, konnte und mußte das Berufungsgericht die in diesen Akten enthaltenen Aussagen der Zeugen und des Beklagten urkundenbeweislich würdigen (RGZ 105, 219, 221; BGH 7, 116, 121; RG JW 1935, 2953). Die Aussagen im Verklarungsverfahren (dessen Akten auf Antrag beider Parteien zum Gegenstand der Verhandlung gemacht worden waren) können im Prozeß ebenso von den Parteien benutzt werden, wie wenn diese Beweise im Rechtsstreit selbst aufgenommen worden wären. Das Verklarungsverfahren in Binnenschiffahrtssachen (§§ 11 ff BSchG) mit seinen rechtsstaatlichen Garantien muß dem Beweissicherungsverfahren (§ 493 Abs. 1 ZPO) gleichgestellt werden. Das Berufungsgericht hat sich im Rahmen

seiner freien Beweiswürdigung gehalten, wenn es den am Unfalltage gegenüber der Wasserschutzpolizei gemachten Aussagen mehr Glauben schenkte als den späteren Aussagen im Verklarungsverfahren. Was insbesondere die Aussage des Lotsen G. [REDACTED] betrifft, so stellt das Berufungsgericht ausdrücklich fest, daß seine Bekundung vor der Wasserschutzpolizei unstreitig korrekt zustandegekommen ist. Auf diese Aussage, aus der sich das Verfallen von "H. [REDACTED] I" klar ergibt, hat das Berufungsgericht besonderen Wert gelegt; es hat sie durch unbeteiligte Zeugen für bestätigt angesehen.

Das Berufungsgericht ist in eingehender Begründung zu der Überzeugung gekommen, die Besatzungsmitglieder von "H. [REDACTED] I" hätten ihre Aussagen vor dem Richter im Verklarungsverfahren abgestimmt. Diesen Schluß konnte das Berufungsgericht aus der von ihm festgestellten zum Teil wörtlichen Übereinstimmung der Aussagen in wesentlichen Punkten in Verbindung mit der ganz anderen Darstellung der Ereignisse durch dieselben Personen am Tage vorher ziehen; es war nicht gehalten, hierwegen die Besatzungsmitglieder zu vernehmen; denn selbst bei Vernehmung eines Zeugen steht es im Ermessen des Richters, inwieweit er die Glaubwürdigkeit des Zeugen betreffende Fragen stellen will (§ 395 Abs. 2 ZPO).

Die im ersten Rechtszug aufgestellte Behauptung der Klügerin, G. [REDACTED] und Hermann P. [REDACTED] hätten vor der Polizei nicht angegeben, MS "M. [REDACTED]" hätte an der Steuerbordseite von "H. [REDACTED] I" vorbeifahren sollen, die Polizei habe vielmehr diese Angaben von sich aus als gutachtliche Äußerung aufgenommen, ist für die Entscheidung des Rechts-

streits unerheblich; im angefochtenen Urteil hat sich das Gericht mit dieser Behauptung nur in der Richtung auseinandergesetzt, daß der Führung von "M [REDACTED]" kein Vorwurf daraus gemacht werden kann, daß "M [REDACTED]" nicht an der Steuerbordseite von "H [REDACTED] I" vorbeigefahren ist; einen solchen Vorwurf erhebt aber die Revision selbst nicht.

2. Die Revision rügt weiter, daß G [REDACTED], Schiffsführer P [REDACTED] und Matrose P [REDACTED] im Rechtsstreit nicht vernommen worden seien. Diese Personen sind im Verklarungsverfahren vernommen worden. Ihre erneute Vernehmung im Rechtsstreit wäre eine wiederholte gewesen, die nach § 398 ZPO im Ermessen des Gerichts stand (vgl. RG LZ 1933, 946). Es kann dahinstehen, ob diese Personen für eine neue Tatsache benannt worden sind und aus diesem Grunde ihre Vernehmung nicht hätte abgelehnt werden können; denn die Benennung ist im ersten Rechtszug erfolgt und in der Berufungsinstantz nicht wiederholt worden. Die allgemeine Verweisung in der Berufungsbegründung auf das Vorbringen im ersten Rechtszug oder auf Ausführungen in einzelnen Schriftsätzen des ersten Rechtszuges enthält kein wirksames Beweisangebot (BGHZ 35, 103, 106). Das Berufungsgericht hat daher die Vorschrift des § 286 ZPO nicht verletzt.

IV. Hiernach ist die Klage mit Recht mangels eines Ver-

schuldens des Beklagten abgewiesen worden.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

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