

2059 044

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 95/63

URTEIL

Verkündet am
22. März 1965
Schorm,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

Klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

2.

Nebenintervenienten und Revisions-
klägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

gegen

1.

2.

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

3.

Nebenintervenientin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. März 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 7. Januar 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebenintervenientin Reederei Schiffahrts- und Speditionskontor "Elbe" werden der Klägerin auferlegt mit Ausnahme der Kosten des Nebenintervenienten Kluwen, die dieser selbst zu tragen hat.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 17. Januar 1960 befand sich der bei der Klägerin versicherte, 1564 t große Kahn "Desidero" bei Stromkm 827/828 rechtsrheinisch auf der Bergfahrt. Ihn schleppte das Boot "Arnold", dem das Boot "Bona Spes" vorgespannt war. "Desidero" war der einzige Anhang. Sein Strang war 120 - 150 m lang. Es war neblig gewesen. Die Schifffahrt hatte deshalb vorübergehend eingestellt werden müssen. Nachdem es

wieder hell geworden war, hatten sich viele stillliegende Schiffe in Bewegung gesetzt, sodaß das Revier sehr belegt war. Unter den Talfahrern befand sich das MS "Arnold" der Beklagten zu 1, welches der Beklagte zu 2 führte. Es schleppte die beiden nebeneinandergemeerten Kähne "Schederhof" (steuerbords) und "Krupp 17" (backbords). Bei der Vorbeifahrt des Talzuges an "Desidero" kam es zu einem Zusammenstoß zwischen diesem und "Schederhof". Beide Kähne wurden dabei beschädigt.

Im Revier befand sich weiter der Motorschlepper "Diwijo" des Nebenintervenienten Kluwen. Er hatte zwei leere nebeneinandergemeerte Anhänge. Dieser Schleppzug hatte wegen des Nebels in der Nähe des linksrheinischen Ufers stillgelegt. Vor dem Unfall hatte er über Backbord zu Tal gewendet, um die Fahrt fortzusetzen. Schließlich fuhr noch das TMS "Elbe VIII" der Nebenintervenientin Reederei Schiffahrts- und Speditionskontor "Elbe" zu Berg.

Die Klägerin, welche die auf "Desidero" entstandenen Schäden ersetzt hat, hat behauptet, der Talzug "Arnold" habe den Bergzug "Arnold" - "Bona Spes" zu hart angehalten. "Desidero" sei ihm so weit zum rechtsrheinischen Ufer hin ausgewichen, daß sein Abstand von den dortigen Kribben zuletzt nur noch knapp 2 m betragen habe. Trotz dieses Ausweichens sei "Schederhof" gegen "Desidero" gestoßen. Die Lage im Revier habe den Schleppzug "Arnold" nicht dazu gezwungen, den Bergzug so hart anzuhalten. Das gelte insbesondere von dem Wendemanöver des Schleppzuges "Diwijo" und von dem Verhalten des TMS "Elbe VIII". Mit der Behauptung, auf "Desidero" sei ein Schaden in Höhe von 7.958,90 DM + 350 hfl entstanden, verlangt die Klägerin den Ersatz dieser Beträge.



Die beiden Nebenintervenienten sind in den Vorinstanzen auf die Streitverkündung der Klägerin dieser beigetreten und haben sich ihrem Antrage angeschlossen.

Die Beklagten haben ihren Klageabweisungsantrag wie folgt begründet:

Als ihr Schleppzug die linksrheinisch vor Anker liegenden Schiffe passiert habe, sei plötzlich das Boot "Diwijo" mit seinen Anhängen herausgekommen und habe in Höhe des MS "Arnold" damit begonnen, zu Tal zu wenden. Dabei sei "Diwijo" bis auf etwa 2 m an den Talzug "Arnold" herangekommen, sodaß dieser nach Steuerbord habe ausweichen müssen. Dabei sei der Zug dem rechtsrheinisch zu Berg fahrenden Schleppzug "Arnold" - "Bona Spes" so nahe gekommen, daß das MS "Arnold" wieder nach Backbord habe ausweichen müssen, um eine Kollision zu vermeiden. Der Versuch sei jedoch nicht mehr erfolgreich gewesen, da der "Diwijo"-Schleppzug mehr als einen km lang in Höhe des "Arnold"-Talzuges mit geringem Zwischenraum zu diesem gefahren sei und ein Abgehen nach Backbord verhindert habe. Außer durch den drehenden "Diwijo"-Schleppzug sei das Fahrwasser ihres eigenen Zuges durch das TMS "Elbe VIII" eingeengt worden. Dieses habe einen linksrheinisch zu Berg fahrenden Schleppzug in unzulässiger Weise überholt. Der Unfall beruhe auf diesen auf den Schiffen der Nebenintervenienten begangenen Fehlern.

Die Klägerin ist in den beiden Vorinstanzen unterlegen. Mit der vom Nebenintervenienten Kluwen eingelegten Revision verfolgen dieser und die Klägerin den Klageantrag weiter. In der Revisionsinstanz ist die Nebenintervenientin Reederei Schifffahrts- und Speditionskontor "Elbe" den Beklag-

ten beigetreten. Sie hat ebenso wie die Beklagte um Zurückweisung der Revision gebeten.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält einen nautischen Fehler der Führung des Talzuges "Arnold" nicht für bewiesen. Zwar sei sein Kurs objektiv falsch gewesen, weil er zu nahe am rechtsrheinischen Ufer verlaufen sei. Dieser Kurs sei aber dem "Arnold"-Zug durch den "Diwijo"-Zug aufgezungen worden. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Das Revier sei stark belegt gewesen. An den Ufern seien noch viele Schiffe gelegen. Die wieder in Gang gekommene Schifffahrt, insbesondere die Talfahrt, sei Anschluß gefahren. Die Talfahrzeuge seien sehr langsam gefahren, zum Teil sogar getrieben. In dieser Situation habe der "Diwijo"-Schleppzug vom linksrheinischen Ufer her zu Tal gewendet und sei, wie der Kapitän von "Diwijo" im Ermittlungsverfahren selbst angegeben habe, mit seinem Boot bis auf 2 m an die Anhangkähne von MS "Arnold" herangekommen. Der "Arnold"-Schleppzug sei daher gezwungen gewesen, dem wendenden Talzug unvermittelt nach Steuerbord auszuweichen. Da der "Arnold"-Zug langsam gefahren, seine Anhänge fast leer gewesen seien, starker Seitenwind zum rechtsrheinischen Ufer hin geweht habe und der Hang nach rechtsrheinisch gegangen sei, sei der "Arnold"-Zug beim Ausweichen zum rechtsrheinischen Ufer zusätzlich verfallen. Das alles habe der Führer des "Diwijo"-Schleppzuges bei gehöriger Aufmerksamkeit zum mindesten erkennen müssen. Durch das Wenden habe er gegen § 47 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen.

Nachdem das Schleppboot "Diwijo" schon beim Wenden die Anhänge des "Arnold"-Zuges nach Steuerbord gedrückt habe, habe es diesen Druck dadurch fortgesetzt, daß es etwa 1 km lang hart neben den Anhängen her gefahren sei und dadurch den "Arnold"-Zug gehindert habe, nach Backbord abzugehen. Durch das Fahren auf gleicher Höhe habe der Führer des "Diwijo"-Schleppzuges unter den gegebenen Umständen gegen § 51 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen. Wegen der Anschluß fahrenden Talfahrt sei es ihm nicht gelungen, in eine Lücke zwischen den einzelnen Einheiten hineinzukommen. Auch das sei für ihn voraussehbar gewesen. Das verbotene Fahren auf gleicher Höhe sei die notwendige Folge des unzulässigen Wendens zu Tal gewesen; auf beide Verstöße sei der Unfall zurückzuführen.

II. Die Revision wendet sich dagegen, daß der Kurs des "Arnold"-Zuges auf das Verhalten von "Diwijo" zurückzuführen sei. Sie meint, das Talwendemanöver von "Diwijo" sei zulässig, jedenfalls für die spätere Kollision zwischen "Schederhof" und "Desidero" nicht ursächlich gewesen; damit entfalle aber auch ein Verstoß gegen das Verbot des Fahrens auf gleicher Höhe, da das Berufungsgericht selbst das anschließende Verhalten des "Diwijo"-Zuges als notwendige Folge des - nach Meinung der Revision zulässigen - Wendens zu Tal bezeichne.

III. Da der Kurs des Talzuges "Arnold" nach der Feststellung im angefochtenen Urteil objektiv falsch gewesen ist, spricht an sich der Beweis des ersten Anscheins für ein schuldhaft fehlerhaftes nautisches Verhalten des Führers des MS "Arnold". Die Beklagten haben aber den Anscheinsbeweis dadurch ausgeräumt, daß sie bewiesen haben, daß der "Arnold"-Zug durch die Fahrweise von "Diwijo" gezwungen worden war, zum rechten Ufer auszuweichen, und

er dadurch in den Kurs des Bergkahnes "Desidero" geraten ist. Die hiergegen vorgetragenen Revisionsangriffe können keinen Erfolg haben.

Soweit die Revision sich mit der Zulässigkeit des Wendemanövers, der Parallelfahrt von "Diwijo" und dem Überholmanöver von "Elbe VIII" befaßt, bedarf es in diesen Rechtsstreit keiner Erörterung der Revisionsrügen. Entscheidend sind folgende Feststellungen des Berufungsgerichts: "Diwijo" sei beim Wenden bis auf 2 m an die Anhangkähne des MS "Arnold" herangekommen; "Arnold" habe nach Steuerbord abgehen müssen, um seine Anhänge vor der von "Diwijo" drohenden Gefahr zu schützen. Dadurch seien die fast leeren Anhänge in den zum rechtsrheinischen Ufer gehenden Hang verfallen und dabei dem starken nach rechtsrheinisch wehenden Seitenwind ausgesetzt gewesen. Auf eine Strecke von etwa 1 km bis zur Unfallstelle habe das Boot "Diwijo" in Parallelfahrt die Anhänge des MS "Arnold" hart angehalten und dadurch den "Arnold"-Zug gehindert, nach Backbord abzugehen. Hierdurch sei es zur Kollision zwischen "Schederhof" und "Desidero" gekommen.

Angesichts dieser Feststellungen spricht nach der Lebenserfahrung kein Beweis des ersten Anscheins für die Klägerin. Diese muß daher die ein Verschulden der Schiffsführung von "Arnold" begründenden Umstände nachweisen. Das ist ihr nach den rechtsfehlerfreien Ausführungen im angefochtenen Urteil nicht gelungen.

1. Darnach ist nicht bewiesen, daß der Schleppzugführer des Talzuges "Arnold" noch in der Lage gewesen wäre, mit seinem treibenden, langen und leeren Motorschiff die verfallenen Kähne noch rechtzeitig wieder aus dem Hang herauszuziehen, ohne die nur 30 bis 40 m voraus

liegende Talfahrt zu gefährden. Dagegen wendet sich die Revision, indem sie behauptet, das Revier sei völlig frei gewesen, es habe genügend Raum zur Verfügung gestanden, um die gefahrlose Parallelfahrt von "Diwijo" und damit ein Ausweichen des "Arnold"-Zuges nach Backbord zu gestatten. Damit greift die Revision in unzulässiger Weise die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts an. Hiernach sind an den Ufern noch viele Stillieger gelegen, die Talfahrt ist Anschluß gefahren, linksrheinisch hat sich der Salf-Schleppzug und rechtsrheinisch der "Arnold"- "Bona-Spes"-Schleppzug (mit "Desidero") zu Berg bewegt. Da, wie ausgeführt, nach den besonderen Umständen des Falles zugunsten der Klägerin kein Anscheinsbeweis streitet, muß zudem zu Lasten der beweisfälligen Klägerin unterstellt werden, daß das TMS "Elbe VIII" durch Überholen des Salf-Zuges das MS "Arnold" daran gehindert hat, weiter nach Backbord zu gehen, um die Köpfe seiner Anhänge nach Backbord zu ziehen. Bei dieser Sachlage braucht das Berufungsgericht nicht genau festzustellen, an welcher Stelle der "Diwijo"-Zug gewendet und sich der Unfall ereignet hat.

Da nicht bewiesen ist, daß MS "Arnold" weiter nach Backbord hätte halten können, kommt es nicht darauf an, ob der Führer des MS "Arnold", wie die Revision meint, bei seinen nautischen Erwägungen einen Zusammenstoß seines an der Backbordseite hängenden Kahnens mit dem Boot "Diwijo" hätte in Kauf nehmen müssen, ganz abgesehen davon, daß insoweit dem Führer von MS "Arnold" kein Schuldvorwurf gemacht werden könnte.

2. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß die Anhänge an MS "Arnold"

fehlerhafterweise nur mit einem Strang befestigt gewesen seien. Im angefochtenen Urteil ist jedoch ausgeführt: Der Matrose Adrianus P. von "Desidero" habe die Unfallursache darin vermutet, daß MS "Arnold" seine beiden Anhänge auf nur einem Draht geschleppt habe und sie deshalb nicht genügend von "Desidero" habe abziehen können; er habe (wie auch andere Zeugen, die andere Umstände als Unfallursache angegeben hätten) die Unfallursache falsch beurteilt. Daraus ergibt sich die Überzeugung des Berufungsgerichts, daß die Kollision nicht auf die Art der Befestigung der Anhangkähne zurückgeführt werden kann. Das ist schon deshalb nicht angreifbar, weil das MS "Arnold" infolge der Behinderung seine Motorenkraft nicht genügend einsetzen konnte und daher auch eine andere Art der Befestigung das Abziehen der Anhänge nicht ermöglicht hätte.

3. Ferner ist auch der Vorwurf der Revision des Nebenintervenienten K. unbegründet, die Schiffer der Anhangkähne seien an dem Unfall schuld, weil sie nicht Backbordruder gegeben hätten. Das Berufungsgericht braucht sich mit der Ruderführung nicht auseinanderzusetzen, da der Nebenintervenient K. sich in seiner Berufungsbegründung die Bekundung des Schiffsführers J. vom Kahn "Krupp 17" zu eigen gemacht hat, wonach beide Anhangschiffer die Ruder nach Backbord gedreht hätten, um die Köpfe ihrer Kähne aus dem Hang zu bekommen. Im übrigen hätten die Beklagten für ein etwaiges Verschulden des Kahnschiffers von "Schederhof" nicht einzustehen.

IV. Hiernach war die Revision als unbegründet zurückzuweisen.

29

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1,
101 Abs. 1 ZPO (vgl. RGZ 158, 95, 100).

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck