

2017 040

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 95/65

URTEIL

Verkündet am

27. April 1967

Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Baugesellschaft H[REDACTED] mbH, D[REDACTED],
Prinz-F[REDACTED]-Str. [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführung daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma Gerhard HU[REDACTED] & Co., W[REDACTED], Rheinwerft,
2. den Kapitän K[REDACTED] von MS "HU[REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. April 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 8. Januar 1965 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten als Eignerin und Schiffsführer des MS "HU [REDACTED] 76" wegen eines von ihr mit 37.030,67 DM bezifferten Schadens in Anspruch, den sie am 12. Februar 1962 infolge Untergangs ihres Rammschiffes erlitten hat.

Als Baugesellschaft war die Klägerin von den Stadtwerken Wesel/Rhein damit betraut, unterhalb des Hafens Wesel, am rechtsrheinischen Ufer, Rammarbeiten zur Herstellung einer Spundwand durchzuführen. Hierzu verwendete sie drei nebeneinander liegende Pontons, auf die die Rammanlage montiert war. Die drei Pontons waren durch quer über sie gelegte

und an ihnen verbolzte Stahlträger starr miteinander verbunden. Entsprechend ihrer Lage zum Ufer und zur Spundwand werden die Pontons nachstehend als äußerer, mittlerer und innerer Ponton bezeichnet. Der äußere Ponton hatte ein festes Deck, eine Länge von 15 m und eine Breite von 3,25 m. Der mittlere und der innere Ponton hatten eine nur wenig geringere Breite und Länge; sie besaßen kein festes Deck, sondern nur an ihren Enden einen kurzen Deckansatz, während sie im übrigen mit einer nicht durchgehenden Bohllendecke versehen waren. Der Abstand zwischen äußerem und mittlerem Ponton betrug 3 m, der vom mittleren zum inneren 1,45 m. An der äußeren (Ufer-) Seite des inneren Pontons war ein hölzerner Abweiser (Abstandgerüst) befestigt. Die Verbindung mit dem Ufer stellte ein etwa 14 m langer, 1,50 m breiter Arbeitssteg her, der aus fünf Eisenträgern mit Auflagen aus Kant-hölzern und Gerüstbohlen bestand. Der Steg war an Land an einem Poller aufgehängt, während er an Bord des inneren Pontons mit Hilfe einer Winde bei verändertem Wasserstand und hierdurch bedingtem Anheben oder Sinken der Pontons diese vertikalen Bewegungen mitmachen konnte.

Am Unfalltag wurde nicht gearbeitet, da hoher Wasserstand war und stürmischer Westwind herrschte, der sich im Laufe des Tages zum Sturm entwickelte. Das Rammschiff lag an der Spundwand, an der zwei senkrechte Gleitschienen angeschweißt waren, die das Aufsitzen des Abweisers des Rammschiffes auf der Spundwand verhinderten. Der äußere und der innere Ponton waren nach Oberstrom und nach Unterstrom mit Trossen am Land festgemacht. Etwa 40 m oberhalb des Rammschiffs lag eine ebenfalls der Klägerin gehörende, gleichfalls aus drei Pontons bestehende ähnliche Anlage,



die einen Bagger trug. Diese drei Pontons besaßen jeweils ein durchgehendes Deck. Der Rammarbeiter M[REDACTED], der bei der Klägerin beschäftigt ist, war zum Wachdienst für die Bagger- und Rammanlage eingeteilt. Er befand sich bis kurz vor dem Untergang des Rammschiffs an Bord.

Am Morgen des Unfalltages wurde MS "Hü[REDACTED] 76", dessen Besatzung aus dem beklagten Kapitän und einem Matrosen bestand, über Steuer von dem MS "He[REDACTED]" aus dem Weseler Hafen auf den Strom gebracht. Als MS "He[REDACTED]" losgemacht hatte und MS "Hü[REDACTED] 76" zur Bergfahrt aufdrehen wollte, setzte die Maschine des MS "Hülskens 76" aus. Das Schiff setzte einen Buganker und streifte beim Herumschwaiven über Steuerbord mit seinem Heck die Baggeranlage der Klägerin. Der Motor sprang wieder an, setzte aber bald erneut aus. Darauf begaben sich der Kapitän und der Matrose in den Maschinenraum. Über Steuer gegen 9 Uhr 30 talwärts treibend riß MS "Hü[REDACTED] 76" mit dem Heck zunächst eine der Haltetrossen ab, mit denen das Rammschiff nach Oberstrom am Ufer vertäut war. Dann stieß das Heck des MS "Hü[REDACTED] 76" hart gegen den mittleren Ponton und geriet anschließend an die Spundwand. Durch den Anstoß wurde das Rammschiff aus seiner parallelen Lage zur Spundwand herausgedrückt. Dabei brach die an der Spundwand befestigte Gleitschiene ab, das obere Ende des Abweisers setzte sich auf der Spundwand fest, während das stromwärts gerichtete Ende der Pontons um etwa 30 ° aus der Spundwand abging, so daß das Rammschiff nunmehr schräg zum Strom lag. Die Eisenträger des Arbeitssteges lösten sich aus ihrer Befestigung auf dem inneren Ponton, blieben aber in verschobener Lage mit ihrem Ende auf dem Schiff liegen. Die Gerüstbohlen und einige Kanthölzer des Steges wurden abgerissen, fielen ins Wasser und trieben ab. Kapitän und

Matrose von MS "Hü[REDACTED] 76" kamen aus dem Maschinenraum von "Hü[REDACTED] 76" erst wieder an Deck, als ihr Schiff an der Spundwand lag.

Der Zugang zum Rammschiff über die Eisenträger des Steges war nunmehr nur noch in kriechender Stellung möglich. Der Rammarbeiter M[REDACTED] bemühte sich, das Wasser aus den Pontons zu lenzen, mußte aber schließlich um 17 Uhr 15 von Bord gehen. Gegen 17 Uhr 25 sank das Rammschiff.

Die Klägerin hat behauptet, das Rammschiff sei infolge seiner Versetzung in Windrichtung gelegen und habe den gesamten Wellenschlag bekommen; durch das mit Deck versehene äußere Ponton seien die beiden anderen Pontons nicht mehr geschützt gewesen. Zwar habe man versucht, das überkommende Wasser aus den Pontons zu lenzen. Dies sei aber nur im beschränkten Umfange gelungen. Durch das Abreißen des Arbeitsteges sei es nicht möglich gewesen, eine Motorpumpe der Feuerwehr an Bord zu nehmen, so daß die Rammanlage schließlich nicht habe gerettet werden können. Die Beklagten, die gewahrschaut worden seien, hätten nicht geholfen.

Die Beklagten sind der Ansicht, das Rammschiff wäre infolge seines mangelhaften Zustandes und seiner ungenügenden Ausrüstung bei dem Sturm gesunken. Die Kollision sei dafür nicht ursächlich gewesen. Außerdem bestreiten sie jedes Verschulden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision, um deren

Zurückweisung die Beklagten bitte, will die Klägerin die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht läßt es dahingestellt, ob der beklagte Schiffsführer das Anfahren des Rammschiffes verschuldet hat. Demnach ist für die Revisionsinstanz ein solches Verschulden zu unterstellen. Das Berufungsgericht meint, das Anfahren habe das Sinken des Rammschiffes nicht herbeigeführt, vielmehr sei das Schiff infolge des Sturmes gesunken. Das Wasser sei so hoch gegangen, daß das Rammschiff auch in seiner ursprünglichen Parallellage zum Ufer untergegangen wäre.

Gegen diese Ansicht wendet sich die Revision mit zahlreichen Angriffen, die zum Teil begründet sind und zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen müssen.

1. Veränderte Lage des Rammschiffes.

Schon für die Stärke des Wellenschlages reicht die Begründung des Berufungsgerichts nicht aus. Die Lichtbildaufnahme des Baggerschiffs (GA 86), auf die sich das Berufungsgericht zunächst beruft, vermittelt nicht den Eindruck, daß das Wasser "so hoch" gegangen sei, daß es "die Pontons" auch in ihrer ursprünglichen Lage "vollschlagen und zum Sinken bringen mußte". Aus dem Lichtbild, das wohl beim ersten Einsatz der Feuerwehr gegen 13 Uhr aufgenommen worden ist, ergibt sich nicht, daß die Wellen über die Pontons geschlagen sind. Mit Recht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe nicht die amtliche Auskunft des Wetterdienstes

(GA 86) verwertet. Danach kam der Wind tagsüber vorwiegend aus West bis Südwest mit einer mittleren Geschwindigkeit von 6 bis 7 Beaufort; er erreichte seinen Höhepunkt erst nach 16 Uhr und drehte etwa zwischen 17 und 18 Uhr auf Nordwest mit möglicher kurzzeitiger Stärke 8. In einzelnen Böen wurden größere Geschwindigkeiten erreicht. Diese Umstände legen es nahe, daß die bedrohliche Lage für das Rammschiff erst in den späteren Nachmittagsstunden eingetreten ist. Für diese Zeit entbehrt die Feststellung im angefochtenen Urteil, der Sturm habe aus dem linken Rheinufer über den Strom geweht, der Begründung. Das Berufungsgericht begründet auch nicht seine Ansicht, die Pontons hätten bei der durch das Anfahren herbeigeführten Schräglage eher günstiger zum Wellengang gelegen als bei der ursprünglichen Parallel-lage. Das angefochtene Urteil setzt sich nicht mit der Behauptung der Klägerin auseinander, durch das gedeckte äußere Ponton seien die beiden anderen Pontons in ihrer ursprünglichen Lage mehr geschützt, als in der durch das Anfahren versetzten Lage. Welchen Einfluß die der Stromrichtung sich immer mehr entgegengesetzende Windrichtung hatte, ist nicht erörtert. Auch fehlt eine Prüfung der Frage, welche Folge das Aufsetzen des oberen Abweisers auf die Spundwand für die Lage des Schiffes im Wasser hatte; es liegt die Annahme nahe, daß das untere Ende des Schiffes hierdurch tiefer lag als das obere und daher dort wegen des geringeren Freibords, dessen Höhe im übrigen nicht festgestellt ist, mehr Wasser eindringen konnte; dadurch ließe sich auch erklären, daß das auf der Spundwand verklemmte obere Ende des Schiffs freigekommen und dann das Schiff gesunken ist. Die Frage des ursächlichen Zusammenhangs der Anfahrung mit dem Untergang hängt von so vielen zum Teil schwierig zu beurteilenden Faktoren ab

(Hochwasser, Stromgeschwindigkeit und Stromrichtung, Windgeschwindigkeit und Windrichtung und ihre Veränderung, Einwirkung dieser Umstände auf die ursprüngliche und auf die veränderte Lage des Schiffes, Aufsitzen des Abweisers auf der Spundwand), daß hierdurch die Sachkunde des Berufungsgerichtes, das im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht den ursächlichen Zusammenhang verneint hat, überfordert wird. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens ist nicht zu umgehen.

Wenn festgestellt wird, daß die versetzte und verklemmte Lage des Schiffs unter Berücksichtigung der Zerstörung des Steges (darüber unter 2) im Hinblick auf die Strom- und Wetterverhältnisse ungünstiger war als seine ursprüngliche Lage, so tragen die Beklagten die Beweislast für ihre Behauptung der hypothetischen Tatsache, das Schiff wäre auch in seiner ursprünglichen Lage gesunken.

2. Fehlen des Arbeitssteiges.

Das Berufungsgericht führt aus: Selbst wenn der Steg am Nachmittag des Unfalltages noch unbeschädigt gewesen wäre, wäre es doch nicht möglich gewesen, die 3 1/2 Zentner schwere Motorpumpe der Feuerwehr an Bord des Schiffes zu bringen. Denn der Brandmeister R. [REDACTED] habe ausgesagt, daß er es auch bei unbeschädigtem Arbeitssteg nicht gewagt haben würde, die Pumpe hinüberzubringen.

Auch gegen diese Ausführungen erhebt die Revision berechnigte Rügen. Sie weist darauf hin, daß R. [REDACTED] den Steg überhaupt nicht gekannt habe, sich also von der Situation bei Vorhandensei des unbeschädigten Steges kein rechtes Bild habe machen können. Im angefochtenen Urteil

ist nicht festgestellt, daß R. die Länge, die Breite, die Beschaffenheit und die Lage des Steges gekannt hat. Ohne diese Kenntnis hätte er aber wohl kaum ein verbindliches Urteil abgeben können. Bevor das Berufungsgericht den nicht im Vordergrund stehenden Satz der Aussage zur Grundlage seiner Entscheidung gemacht hätte, wäre es notwendig gewesen, mit dem Zeugen die Situation zu erörtern, die Größe (nicht nur das Gewicht) und Form der Pumpe und die Art ihres Transportes durch vier Mann festzustellen. Bestehen Zweifel darüber, ob die Feuerwehr bei unbeschädigtem Steg die Pumpe nicht doch angesetzt hätte, so geht dies zu Lasten der den hypothetischen Verlauf behauptenden Beklagten.

Schließlich rügt die Revision zutreffend, daß das Berufungsgericht die Behauptungen und Beweisantritte der Klägerin über die Verhältnisse am Vormittag und Mittag des Unfalltages (Schriftsatz vom 23. März 1964) übergangen hat. Es ist nicht festgestellt, nach den Umständen auch kaum anzunehmen, daß zu dieser Zeit der Wind die Hilfe der Feuerwehr oder anderer Stellen bei unbeschädigtem Steg verhindert hätte. Das Berufungsgericht mußte prüfen, ob schon für den ersten Einsatz die Hilfe der Feuerwehr auch für das Rammschiff angefordert, diese Hilfe aber wegen des zerstörten Steges abgelehnt worden war, wie der Rammeister Schmitz bekundet hat (GA 49).

II. Hiernach war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Zu dem Hinweis der Beklagten in der Revisionsinstanz, für das Rammschiff sei ein "Untersuchungsattest" nicht ausgestellt worden, wird auf die Entscheidung des Senats VersR 1965, 778, 780 Bezug genommen, wonach das Fehlen des Rheinattestes für sich allein keinen Anscheinsbeweis für die Mangelhaftigkeit eines Fahrzeuges erbringt.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Berufungsgericht übertragen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck