

T 2

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 97/67

URTEIL

Verkündet am
27. Juni 1968
Heil,
Justizhauptsekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. der Gebrüder S. [REDACTED] Schifffahrt, D. [REDACTED] R. [REDACTED],
H. [REDACTED] Straße [REDACTED]

2. des Kapitäns H. S. [REDACTED], ebenda,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

3. des Schiffseigners Johann Georg K. [REDACTED], H. [REDACTED] Rhein,

Streithelfer der Beklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

gegen

die "H. [REDACTED]" Schiffsversicherungs-Gesellschaft a.G.,
K. [REDACTED], F. [REDACTED] Straße [REDACTED], vertreten durch ihren
Geschäftsführer Willi B. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Juni 1968 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze, Fleck und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 28. Februar 1967 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt mit Ausnahme der Kosten des Streit Helfers, die dieser selbst zu tragen hat.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 21. September 1963 trat der der Beklagten zu 1 gehörige und von dem Beklagten zu 2 geführte Motorschlepper "Simson" (560 PS, Tiefgang 1,5/1,8 m) von Bingen aus die Talfahrt an. Er schleppte auf erster Länge mit 50 - 60 m Strang backbords den bei der Klägerin versicherten Schleppkahn "Karola" (1351 t, Tiefgang 1,80 m) und steuerbords den Schleppkahn "Arti" (1209 t, Tiefgang 1,30 m), dessen Eigner der Streithelfer der Beklagten ist. Auf zweiter Länge hing der leere Kahn "Georg Käthe". Die beiden Kähne der ersten Länge waren beladen und hatten Decklast, die bei "Karola" ca. 3.50 bis 4 m über den Wasserspiegel ragte. Auf dem Schlepper und auf den beiden ersten Kähnen standen Lotsen am Ruder. Als der Schleppzug am Mäuseturm auf das Neue Fahrwasser zu fuhr, geriet die "Karola" auf die "Kopfleyen" (km 530,1) vor der Mäuseturminsel und erlitt dabei erhebliche Schäden.

Die Klägerin behauptet, das Schleppboot habe den Kurs des Schleppzuges zu weit nach Backbord verlegt und dadurch den bei ihr versicherten Kahn über die Kopfleyen gezogen. Ein Versuch, den falschen Kurs des Bootes dadurch zu korrigieren, daß man auf "Karola" das Ruder hart nach Steuerbord legte, sei mißlungen.

Die Klägerin begehrt aus übergegangenem und übertragenem Recht die Zahlung des Schadens in Höhe von angeblich 65.551,65 DM nebst Zinsen.

Die Beklagten bestreiten, daß das Boot "Simson" falsch gesteuert worden sei, und behaupten, die Kähne der ersten Länge hätten nicht ordnungsgemäß nachgesteuert und seien deshalb bei der Annäherung an die Mäuseturminsel nach Backbord ausgeschert. Dabei sei "Karola" auf die Kopfleyen geraten. Zum Unfall könne auch die falsche



Lage der Fahrwasserbegrenzungstonne vor der Mäuseturminsel beigetragen haben, die am Unfalltage zu weit linksrheinisch gelegen habe. Diesem Vorbringen hat sich der Streithelfer der Beklagten angeschlossen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten, der sich der Streithelfer angeschlossen hat, war erfolglos. Mit der Revision erstreben die Beklagten und ihr Streithelfer die Abweisung der Klage. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

I. Verschulden des Schleppzugführers (Beklagten zu 2)

1. Das Berufungsgericht stellt fest, SB "Simson" habe vor der Einfahrt ins Neue Fahrwasser seinen Kurs zu weit nach linksrheinisch verlegt und dadurch den Kahn "Karola" über die Kopfleyen vor der Mäuseturminsel gezogen. Das Boot habe so stark Kurs auf die linksrheinische Fahrwassergrenze genommen, daß es gerade noch an der Fahrwasserbegrenzungstonne vorbeigekommen sei. Das Berufungsgericht stützt sich bei dieser Feststellung im wesentlichen auf die Angaben des Wahrschauers des Mäuseturms, des Zeugen Be [REDACTED], würdigt aber in Zusammenhang damit auch die Aussagen anderer Zeugen. Das Berufungsgericht hält die Angaben des Wahrschauers in dem entscheidenden Punkt für verlässlich und hat dabei nicht übersehen, daß spätere Angaben des Zeugen in gewissen Einzelheiten mit seinen früheren Angaben nicht übereinstimmen. Ent-

gegen der Meinung der Revision hat das Gericht damit seine Feststellung ohne Rechtsverstoß getroffen.

2. Das Berufungsgericht hält die Behauptung der Beklagten, die die Fahrrinne markierende Tonne am Mäuseturmriff sei am Unfalltage nicht ordnungsgemäß ausgelegt gewesen, für nicht bewiesen, sogar für widerlegt und stützt sich dabei auf die Auskünfte des Wasser- und Schiffsamtes Bingerbrück vom 12. Februar 1965 und vom 10. März 1965.

Die Revision rügt die Übergehung des Antrags der Beklagten, eine erneute Auskunft des Amtes darüber einzuholen, ob die Tonne vor oder nach dem Unfalltage verlegt worden ist und ob dabei ihre Lage verändert wurde, weil verschiedene Zeugen hierüber abweichende Angaben gemacht hätten.

Auch diese Rüge greift nicht durch. Es kommt nicht auf die Lage der Tonne vor oder nach dem Unfall, sondern zur Zeit des Unfalls an. Für diesen Zeitpunkt gehen aber die Auskünfte des Wasser- und Schiffsamtes ganz eindeutig dahin, daß die im Felsen verankerte Markierungstonne an der angegebenen Stelle gelegen hat und nicht nur dort liegen sollte. Das Berufungsgericht war daher nicht gehalten, hierüber nochmals eine Auskunft einzuholen.

3. Die Beklagten haben behauptet, die Markierungstonne müsse üblicherweise scharf angefahren werden, um ins Neue Fahrwasser zu gelangen. Die Revision rügt das Übergehen der Behauptung. Es kann dahinstehen, ob diese Behauptung richtig ist. Keinesfalls darf ein Boot seine Anhänge so stark oder so frühzeitig oder

plötzlich nach linksrheinisch abziehen, daß ein Anhang die Klippen nicht frei fahren kann oder zum mindesten die Gefahr des Rakens entsteht. Ein solches fehlsames Abziehen ist im angefochtenen Urteil festgestellt. Durch den von der Revision hervorgehobenen Umstand, daß unmittelbar vor der Mäuseturminsel der Wasserschwall nach linksrheinisch gehe, wird die durch falsches Abziehen hervorgerufene Gefahr erhöht. Damit muß der Bootsführer rechnen. Dahinstehen kann, ob nicht die kurze Fahrtverminderung des Bootes zum Unfall beigetragen hat.

II. Verschulden der Besatzung von SK "Karola"

Die Revision meint, man habe auf SK "Karola" nicht ordnungsgemäß nachgesteuert. Zu dieser Ansicht kommt sie deshalb, weil sie von einem anderen Sachverhalt ausgeht als er im angefochtenen Urteil ohne Rechtsfehler festgestellt ist. Das Berufungsgericht hat seinen Feststellungen nicht die Aussage des Lotsen Kassel vom SB "Simson" zugrunde gelegt, nach der das Boot die Boje in 10 m Abstand passiert habe, sondern die Angabe des Wahrschauers Berges, nach der das Boot ganz knapp an der Boje vorbeigekommen sei und die Kähne nicht verfallen gewesen seien. Da ferner nach der Aussage Be [REDACTED] das Boot "auf einmal" "auffällig" nach Backbord gezogen hat, hätten die Beklagten den Beweis führen müssen, daß die Kahnbesatzung auf diese fehlsame Fahrweise nicht rechtzeitig durch Legen des Ruders nach Steuerbord reagiert hätten. Nach der übereinstimmenden Annahme der vorinstanzlichen Richter ist ein solcher Beweis nicht geführt. Da im vorliegenden Fall ein Verschulden des Schleppzugführers feststeht, also die in BGHZ 27, 236 aufgestellten Grundsätze über den bei der vertraglichen Haftung vom Schleppzugunternehmer zu führenden Entlastungsbeweis keine Rolle spielen, braucht sich

der Kahneigner für seinen Verantwortungsbereich nicht zu entlasten. Vielmehr verbleibt es bei der nach § 254 BGB geltenden Regelung, daß der Schädiger das Mitverschulden des Geschädigten zu beweisen hat.

Da ein nautischer Fehler der Kahnbesatzung nicht bewiesen ist, braucht die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß die Aussicht vom Steuerstuhl des Kahnes durch die Decklast beeinträchtigt worden sei, nicht erörtert zu werden.

Dr. Nörr

BR Liesecke ist
erkrankt und da-
her an der Lei-
stung der Unter-
schrift gehindert.

Dr. Schulze

Dr. Nörr

Fleck

Dr. Schubath