

Vormerkung
I ZR 51/54

2512.047

23

Verkündet:
am 22. November 1955
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Johannes W [REDACTED], H [REDACTED], Bei den M [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Louis K [REDACTED], Schiffahrtsbetrieb, H [REDACTED]
S [REDACTED] ([REDACTED]).

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 22. November 1955 unter Mitwirkung des Präsidenten des Bundesgerichtshofs Dr. h.c. Weinkauff, der Bundesrichter Dr. Bock, Dr. Nastelski, Dr. Christoph und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg - Schiffahrtsobergericht - vom 12. Januar 1954 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 20. März 1952 mietete der Beklagte von der Klägerin deren Kastenschuten "H [REDACTED]" und "H [REDACTED] I [REDACTED]" mit Schiffern, und zwar den Schiffer D [REDACTED] für "H [REDACTED]" und den Schiffer K [REDACTED] für "H [REDACTED] I [REDACTED]". Diese Schiffer wurden von der Klägerin entlohnt, die den Lohn dann dem Beklagten in Rechnung stellte.

Am 29. März 1952 verwendete der Beklagte diese beiden Schuten zu einer Schleppreise von Brunsbüttelkoog nach Hamburg. Als Schlepper diente die Motorschute des Beklagten "C [REDACTED] W [REDACTED]" (200 PS, 26,50 m lang, 6,30 m breit), die von dem Schiffer H [REDACTED] geführt wurde. Als erster Anhang fuhr die Schute "E [REDACTED]". Sodann folgten nebeneinander zwei Schuten und als dritte Lage nebeneinander kreuzweise vertäut links "H [REDACTED]" und rechts "H [REDACTED] I [REDACTED]". Der Schleppzug war insgesamt 150 m lang. Es herrschte klares Wetter und gute Sicht bei anhaltend starken, in Böen steifen Ostwinden. Es lief Flut.

Gegen 3 Uhr morgens passierte der Schleppzug Grauerort. Dort lag etwa 200 m oberhalb der Tonne "L" südlich der Richtfeuerlinie "Bassenfleth-Stadersand" der Bagger "Pagensand" vor Anker (Pos.: $53^{\circ} 41' 46''$ N und $9^{\circ} 29' 52''$ O. bei Km 662,3). Er zeigte an seiner der Mitte des Fahrwassers zugewandten Seite rot-weißes Licht, auf der zum Südufer liegenden Seite rotes Licht.

Der Schleppzug ließ den Bagger an seiner Steuerbordseite in einem Abstand von 20 - 25 m. Beim Passieren des Baggers stieß die Schute "H [REDACTED] I [REDACTED]" mit ihrer Steuerbordseite gegen den Bagger und erlitt Beschädigungen.

Die Klägerin nimmt den Beklagten auf Ersatz dieses Schadens in Anspruch, den sie gemäß gemeinschaftlicher Schadenstaxe

auf 7.580,90 DM und zuzüglich 180 DM Besichtigungskosten, 42,02 DM Kosten des Verholens sowie Nutzungsverlust und Leuteloohn für 20 Tage, insgesamt auf 8.457,72 DM beziffert.

Mit vorliegender Klage verlangt die Klägerin Verurteilung des Beklagten zur Zahlung dieses Betrages mit 5% Zinsen seit dem 25. Juli 1952. Sie ist der Ansicht, daß der Schlepperführer diesen Zusammenstoß durch zu dichtes Vorbeifahren an dem Bagger schuldhaft verursacht habe. Er habe den Seitenwind nicht in Rechnung gestellt, durch den die Unfallschute gegen den Bagger gedrückt worden sei. Weiter macht die Klägerin geltend, der Schlepper "C. W." sei auch als Motorfrachtschiff nicht für einen derartigen Schleppzug geeignet gewesen. Die Schleppseilen hätten nur auf den Heckpollern befestigt werden können, so daß die Manövrierfähigkeit des Schleppers beeinträchtigt worden sei.

Der Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Er hat den Klageanspruch dem Grunde und der Höhe nach bestritten. Er hat die Ungeeignetheit seines Schleppers für derartige Schleppzüge in Abrede gestellt und vorgebracht, dieser habe eine genügend starke Maschine - 100 - 200 PS -, um auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen den Schleppzug auf der Unterelbe in der Gewalt zu behalten.

Weiter hat der Beklagte eingewendet, der Unfall sei durch Verschulden der von der Klägerin für die gemieteten Schuten gestellten Schiffer, D. ("H.") und K. ("H.-I.") herbeigeführt worden. Der Schleppzug habe wegen eines entgegenkommenden Seeschiffs bei der Annäherung an den Bagger etwas steuerbord halten müssen. Das Seeschiff sei in einem Abstand von etwa 30 m in Höhe des Baggers passiert worden. Etwa ebenso groß sei der Abstand des Schleppers vom Bagger gewesen. Die An-



hänge hätten sämtlich bei richtigem Nachrudern glatt an dem Bagger vorbeikommen können. Statt dessen sei der Schiffer D. auf "H." unter Deck gewesen und sei das Ruder von ihm auf Steuerbordkurs festgelegt worden. Auf "H.-L." habe der Schiffer K. nach eigener Bekundung im Verklarungsverfahren erst in etwa 150 m Entfernung die Lichter des Baggers erblickt. Bei diesen Nachlässigkeiten der beiden Schiffer sei es nicht möglich gewesen, rechtzeitig durch Backbordruder beider Schlußanhänge genügend weit vom Bagger entfernt zu bleiben. K. sei außerdem vom Steuer fort nach vorn gelaufen, statt weiter Backbordruder zu geben. Soweit eine Böe zum Unfall beigetragen habe, bedeute sie für den Schleppzugführer eine höhere Gewalt.

Die Klägerin ist diesen Ausführungen entgegengetreten. Sie hat eine Haftung für die Schiffer D. und K. bestritten mit der Begründung, diese seien durch die Überlassung des Schiffes mit Besatzung an den Beklagten zu dessen Gehilfen geworden. Weiter hat die Klägerin erwidert, der Unfall sei auch durch Nachsteuern seitens der Anhangschiffer nicht zu vermeiden gewesen. Im übrigen sei es auch nicht einzusehen, warum der Schleppführer den Bagger, als er das Seeschiff aufkommen gesehen habe, nicht auf der südlichen Seite des Fahrwassers passiert habe, wo ausreichend Platz gewesen sei.

Zur Unterstützung ihrer Ausführungen hat die Klägerin ein Privatgutachten des Kapitäns B. vorgelegt.

Das Schifffahrtsgericht hat nach Beweisaufnahme, insbesondere Anhörung des Sachverständigen Basedow, den Klaganspruch zu 7/8 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Klage abgewiesen.

Die Berufung des Beklagten, der im Berufungsverfahren ein Privatgutachten vorgelegt hat, ist zurückgewiesen worden. Im Berufungsverfahren sind dem Beklagten auf seine Streitverkündung hin die Firmen S. [REDACTED] Allg. Versicherungs-A.G. Z. [REDACTED], und N. [REDACTED] Allg. Versicherungs-A.G., H. [REDACTED], die vom Beklagten als Kaskoversicherer in Anspruch genommen worden sind, als Nebenintervenienten beigetreten. Sie haben sich seinen Anträgen und Ausführungen angeschlossen.

Mit der Revision erstrebt der Beklagte Klageabweisung in vollem Umfange, während die Klägerin um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Zutreffend nimmt das Berufungsgericht an, daß das zwischen den Parteien bestehende Vertragsverhältnis als Mietvertrag mit Dienstverschaffungsvertrag zu werten sei, auf den die Regeln von der Miete Anwendung finden (RGZ 82, 427 [429]). Rechtsirrtumsfrei sieht das Berufungsgericht weiter den Beklagten gemäß §§ 548, 276, 282 BGB als beweispflichtig dafür an, daß er seine Obhutspflicht hinsichtlich der ihm übergebenen und bei der Verwendung im Verbande eines Schleppzuges beschädigten Schute erfüllt habe. Dazu gehört nach der Auffassung des Berufungsgerichts gegebenenfalls auch der Beweis, daß diese Beschädigung durch die Schiffer der Klägerin, D. [REDACTED] und K. [REDACTED], schuldhaft verursacht worden sei. Ob dies völlig zutrifft, kann dahinstehen, da das Berufungsgericht unabhängig von der Beweislast ausreichende tatsächliche Feststellungen über die Schuld dieser beiden Schiffer an dem Zusammenstoß getroffen hat. Rechtlich unbedenklich ist schließlich die Annahme des Berufungsgerichts, daß diese Schiffer nicht als Erfüllungsgehilfen des Beklagten

in seinem Vertragsverhältnis zur Klägerin anzusehen seien, er also nach § 278 BGB für diese nicht einzustehen habe (vgl vorbezeichnete Reichsgerichtsentscheidung).

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts lag der Bagger etwa in der Mitte zwischen der Richtfeuerlinie Bassenfleth-Stadersand und dem südlichen Tonnenstrich. Weiter stellt das Berufungsgericht fest, daß zwischen dem Bagger und dem entgegenkommenden Seeschiff ein Abstand von über 50 m gewesen sei, der unter normalen Verhältnissen zum gefahrlosen Passieren mit einem 150 m langen Schleppschiff habe ausreichen müssen. Das habe aber, so führt das Berufungsgericht aus, zur Voraussetzung gehabt, daß von den Anhängen ordnungsgemäß nachgesteuert worden sei. Das Berufungsgericht nimmt nun nach den Regeln über den Beweis des ersten Anscheins an, daß ein fehlerhaftes Nachsteuern vorgelegen haben müsse, wenn ein Anhangkahn trotz genügend großer Lücke, 25 - 30 m, gegen den Bagger gestoßen sei. Es sieht jedoch diesen Anscheinsbeweis durch die Darlegungen der Klägerin als entkräftet an, daß zur Zeit des Unfalls anhaltend starke, in Böen steife Ostwinde (Windstärke 6 - 7) geweht hätten. Bei derartigen Windverhältnissen, so führt das Berufungsgericht aus, hätten die leeren Schuten nach Westen gedrängt werden müssen, und zwar besonders stark die letzten Schuten eines etwa 150 m langen Schleppzuges. Es spreche keine Lebenserfahrung und daher auch kein Anscheinsbeweis dafür, daß die letzten Anhänge eines solchen Schleppzuges dem Schlepper trotz des Seitenwindes derart hätten folgen können, daß sie von einem in 25 - 30 m Abstand vom Schlepper passierten Hindernis durch Nachsteuern hätten freikommen können. Durch steife Böen, die während des Passierens nach dem Zeugenbeweisergebnis eingefallen seien, könne die Ruderwirkung derart beeinträchtigt werden, daß die Anhänge auch nicht annähernd in Kiellinie hätten folgen können. Die

hoch aus dem Wasser ragenden leeren Schuten seien starkem bis steifem Querwind besonders ausgesetzt gewesen, während gleichzeitig die Ruderwirkung wegen des geringeren Eintauchens des Ruders herabgesetzt gewesen sei. Der Beklagte müsse also den Entlastungsbeweis führen, ohne daß ihm ein Anscheinsbeweis zu Hilfe komme.

Diesen Entlastungsbeweis hat der Beklagte nach Auffassung des Berufungsgerichts nicht geführt. Es sei nicht bewiesen, daß der Schlepperführer H. die erforderliche Sorgfaltspflicht beobachtet habe, als er sich trotz seiner im Bogen nach Westen abhängenden Schuten etwa 400 m vor dem Bagger zum Passieren des Baggers entschlossen habe. Der Schleppzugführer habe sehen können und habe auch gesehen, daß seine Anhänge nach Westen vertrieben. Denn er habe immer nur deren grünes Licht gesehen, weil er sich umgesehen habe. Bei dem gerade während des Passierens des Baggers herrschenden böigen Wetter habe von ihm erkannt werden müssen, daß eine Hindurchfahrt zwischen dem Bagger und dem Seeschiff, dessen Kurs nicht abzusehen gewesen sei, die Anhänger habe gefährden können. Der an sich vielleicht noch als ausreichend zu bemessende Passierabstand habe durch die Böen für die nach Westen in einem Bogen hängenden Anhänge so verringert werden können, daß es zu einem Zusammenstoß habe kommen können. Das Berufungsgericht ist in Übereinstimmung mit dem Schiffsgerichtsgericht der Auffassung, daß der Schlepperführer diese Gefahrenlage dadurch hätte vermeiden können, daß er den Bagger auf der anderen Seite passierte. Das an dem Bagger nach der Fahrwasserseite angebrachte Zeichen rot über weiß bedeutet nur, daß diese Seite sich zur Vorbeifahrt am besten eigne. Das treffe aber nur zu, wenn Gegenverkehr nicht stattfände. Nach den Tideverhältnissen und der Breite des Fahrwassers sei nicht zu befürchten gewesen, daß die Anhänge beim Passieren des Baggers auf der rechten Seite zu weit ans Südufer gekommen seien.

Weiter hält das Berufungsgericht insbesondere nicht für erwiesen, daß die Schutenführer K. und D. durch ihr Verhalten schuldhaft den Unfall verursacht hätten. Dabei geht es von der Feststellung aus, daß der Zeuge K. die Lichter des Baggers schon lange gesehen habe, bevor der Schlepper den Bagger erreicht gehabt habe, und daß er 100 .. 150 m vor dem Bagger die Gefahr des Passierens erkannt und versucht habe, noch durch Backbordruder klar zu kommen. Erst als dies nicht gelungen sei, sei er nach vorn gelaufen, um die Trosse zu fieren. Weiter stellt das Berufungsgericht fest, daß die Wirksamkeit des Backbordruders auf der Unfallschute gemindert worden sei, weil auf "H." das Steuer leicht steuerbord festgelegt gewesen sei. Daraus folge aber nicht, daß das Nachsteuern beachtlich behindert worden sei und bewirkt worden sei, daß die Unfallschute nicht mehr vom Bagger habe freikommen können. Das leichte Ruderlegen sei nur geschehen, um den Verband der nebeneinanderliegenden Schuten etwas fester zu gestalten. Durch entsprechend mehr Rudergeben auf "H.-L." habe die Wirkung des auf "H." leicht nach steuerbord festliegenden Ruders ausgeglichen werden können. Es sei kein Anhalt gegeben, daß der Zeuge K. (Schiffer der Unfallschute) dies nicht berücksichtigt habe. Es lasse sich auch nicht feststellen, daß der Zusammenstoß zu vermeiden gewesen sei, wenn auf "H." rechtzeitig Backbordruder gegeben worden wäre. Allenfalls sei in diesem Falle der Anprall gemindert worden. Dem habe das Berufungsgericht schon mit der Annahme eines geringen Mitverschuldens der Klägerin am Unfall ausreichend Rechnung getragen.

Die rechtliche Beurteilung dieses Sachverhalts durch das Berufungsgericht unterliegt im wesentlichen keinen Bedenken. Dem Schleppzugführer liegt die nautische Leitung des Schleppzuges ob (RGZ 102, 47 /49/; 112, 41 /42/, Seuff.Arch. 81 Nr 13-Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 2. Aufl S 445, Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnen-

schifffahrt, 2. Aufl S 263). Diese Verpflichtung des Schleppzugführers erschöpft sich nicht in der Beachtung der in Polizeiverordnungen den Schleppzugführer auferlegten Fahrvorschriften, sondern er hat auch die allgemeinen Sorgfaltspflichten im Verkehr zu beobachten, vor allem die durch die seemännische Praxis oder die besonderen Umstände des Falles gebotenen Vorsichtsmaßregeln zu treffen. Auf die Beachtung dieser allgemeinen Sorgfaltspflichten ist in der vom Berufungsgericht nicht erwähnten Vorschrift des § 3 Abs 4 der zur Zeit des Klageunfalls maßgeblichen Seewasserstraßenordnung vom 31. Oktober 1933 in der Fassung vom 21. März 1938 (RGBl II 1933, S 333; 1938 S 109) ausdrücklich hingewiesen. Die vom Berufungsgericht bei Würdigung des an dem Unfallbagger angebrachten Zeichens "rot über weiß" angeführte Seeschifffahrtsstraßenordnung (§ 21) ist erst am 1. Oktober 1952, also nach dem Klageunfall, in Kraft getreten (BGBl II, 553 ff - § 287 aaO). Die Seewasserstraßenordnung enthält in § 29 außerdem das allgemeine Gebot, an Baggern ..., die gemäß § 18 der Seewasserstraßenordnung (im wesentlichen übereinstimmend mit dem vom Berufungsgericht rechtsirrtümlich angeführten § 21 SSchStrO) bezeichnet sind, nur an der für den Verkehr freigegebenen Seite in möglichst großem Abstand und mit solcher Vorsicht vorbeizufahren, daß Störungen und Gefährdungen vermieden werden. Das an dem Unfallbagger an seiner der Mitte des Fahrwassers zugewandten Seite angebrachte Zeichen rot über weiß schreibt nicht, wie aus dem Gesamtinhalt des § 18 und § 29 aaO zu entnehmen ist, in jedem Fall vor, den Bagger an dieser Seite zu passieren, sondern bedeutet nur, daß die so gekennzeichnete Seite des Baggers sich dazu am besten eigne. Das hat aber, wie das Berufungsgericht zutreffend hervorgehoben hat, zur Voraussetzung, daß kein Gegenverkehr herrschte.

Der Schleppzugführer war daher gehalten, unter Berücksichtigung der z.Zt. des Unfalls herrschenden Verkehrsverhältnisse

und sonstigen Umstände zu prüfen, ob ihm für ein Steuerbord-Passieren des Baggers ausreichender Raum zur Verfügung stand, um die Vorbeifahrt am Bagger ohne Gefährdung der beteiligten Fahrzeuge durchzuführen. Andernfalls mußte er den Bagger backbord-passieren oder aber mit der Vorbeifahrt warten, bis das entgegenkommende Seeschiff diesen passiert hatte. Wenn das Berufungsgericht bei dem von ihm angenommenen Sachverhalt (Gegenverkehr, starke Querwindeinwirkung auf den mit Rücksicht auf seine Länge schwer leitbaren unbeladenen Schleppzug) in dem vom Schleppzugführer steuerbord durchgeführten Passieren des Baggers einen Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht des Schleppzugführers erblickt hat, so ist das rechtlich nicht zu beanstanden. Auch die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht ein etwaiges Mitverschulden der Schiffer der letzten Anhangschuten an dem Klageunfall über das vom Schiffsgerichtsgericht angenommene Maß hinaus verneint hat, geben zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Dabei geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß dem Führer des Anhangkahnes nach gefestigter Rechtsauffassung grundsätzlich nur die Pflicht zum ordnungsmäßigen Nachsteuern obliegt (Vortisch - Zschucke, aaO S 445, Wassermeyer, aaO S 268, 269 m. Rspr.Nachw.).

Zu Unrecht wendet sich die Revision zunächst gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Beklagte seine Schuldlosigkeit am Klageunfall zu beweisen habe. Sie rügt Verkenennung der Beweislast durch das Berufungsgericht unter Hinweis auf RGZ 82, 431 und macht geltend, nach den darin dargelegten Grundsätzen habe der Mieter einer Schute seiner Obhutspflicht dadurch genügt, daß er deren Handhabung dem vom Vermieter gestellten und in dessen Dienst verbliebenen Schiffer überlassen habe. Da dies hier geschehen sei, sei es Sache der Klägerin zu beweisen, daß ungeachtet dieses vertragsgemäßen Gebrauchs der Schute der Schaden von dem Beklagten zu vertreten sei. Dem kann

nicht gefolgt werden. Es ist zwar richtig, daß das Reichsgericht in der genannten Entscheidung sich im Sinne des Revisionsvorbringens ausgesprochen hat. Der diesem Erkenntnis zugrunde liegende Fall ist im wesentlichen aber anders gestaltet. Dort war die Handhabung der Obhutspflicht an der gemieteten Schute allein dem - nach den tatsächlichen Feststellungen die Eigenschaften eines ordentlichen Schiffers besitzenden - Schutenschiffer überlassen worden. Mit der damals unter Gestellung eines Schiffers gemieteten Schute sollte durch diesen Schiffer Ware befördert werden. Infolge Verschuldens dieses Schiffers kenterte die Schute nach Einladung der Ware. Im vorliegenden Falle lag die Obhutspflicht hinsichtlich der Schute, die in einem Schleppzug verwendet wurde, auch, wie oben ausgeführt dem von dem Beklagten gestellten Schleppzugführer ob. Der Beklagte ist beweispflichtig dafür, daß der Unfallschaden nicht in seinem Obhutsbereich entstanden ist. Das bedeutet, daß er in jedem Falle beweisen muß, daß den von ihm gestellten Schleppzugführer kein Verschulden am Unfall treffe. Eine unmittelbare Beweispflicht dafür, daß der Unfall auf ein Verschulden der Schiffer der beiden letzten Anhangsschuten zurückzuführen ist, liegt dem Beklagten zwar nicht ob. Aber der Sachverhalt ist so gelagert, daß der Beklagte, wenn er den Entlastungsbeweis hinsichtlich seines Schleppzugführers führen will, notwendig wenigstens darlegen muß, daß der Klageunfall dann auf einem schuldhaften Verhalten der beiden Anhangschutenschiffer beruhen müsse. Das Berufungsgericht ist daher im Ergebnis zu Recht davon ausgegangen, daß der Beklagte sich hinsichtlich des Unfalls entlasten müsse.

Ebenso kann die weitere Beanstandung der Revision, das Berufungsgericht habe die Beweise des ersten Anscheins unrichtig angewendet, nicht durchgreifen. Die Revision meint, für die

Anwendung der Grundsätze über den Anscheinsbeweis wäre vorliegend deswegen kein Raum, da festgestellt sei, daß nicht ordnungsmäßig seitens der Anhangschiffer nachgesteuert sei. Die Schuten hätten daher notwendigerweise nach steuerbord ausscheren müssen. Es ist zwar richtig, daß das Berufungsgericht davon ausgegangen ist, es sei nicht ordnungsmäßig nachgesteuert worden. Das Berufungsgericht hat jedoch nicht festgestellt, daß dies notwendigerweise zum Zusammenstoß führen mußte. Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Spricht aber nur ein Anscheinsbeweis dafür, daß dieses nicht ordnungsmäßige Nachsteuern der Schiffer der letzten Schuten den Unfall schuldhaft verursacht habe, so ist für den Kläger die Möglichkeit gegeben, diesen Anscheinsbeweis durch Darlegung eines Sachverhalts auszuräumen, aus dem die ernste Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs geschlossen werden kann. Wenn das Berufungsgericht vorliegend zur Ausräumung des Anscheinsbeweises die Feststellung für genügend erachtet hat, daß zur Zeit des Unfalls anhaltend starke Ostwinde auf die Schuten einwirkten, so ist das rechtlich nicht angreifbar.

Weiter bemängelt die Revision, das Berufungsgericht habe sich unter Verstoß gegen § 286 ZPO in der Frage, ob der Schleppzugführer den Bagger auf der linken Seite habe passieren dürfen, ungerechtfertigt über das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen hinweggesetzt und aus unzulänglicher eigener Sachkunde ohne Anhörung des vom Beklagten beantragten weiteren Sachverständigen festgestellt, daß H. den Bagger unter Verletzung der ihm obliegenden Sorgfaltspflicht auf der falschen Seite passiert habe. Diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Es kann zwar auch im Rahmen der freien Würdigung des § 286 ZPO einen Prozeßverstoß darstellen, wenn das Berufungsgericht ohne nähere Darlegungen von dem Gutachten des gerichtlichen Sach-

verständigen abgewichen ist oder die betreffende Feststellung aus unzulänglicher eigener Sachkunde ohne Anhörung eines weiteren Sachverständigen getroffen hat (BGH in NJW 1951, 566). Ein solcher Verfahrensverstoß des Berufungsgerichts ist vorliegend aber nicht ersichtlich. Es mag der Revision zugegeben werden, daß der gerichtliche Sachverständige in der Frage, ob der Schleppzugführer den Bagger bei der gegebenen Sachlage an der linken Seite passieren durfte, wohl einen dem Berufungsgericht entgegengesetzten Standpunkt vertreten hat. Ausdrücklich hat er sich insoweit nicht geäußert. Die ihm gestellten Beweisfragen gingen auch nur dahin, ob das Verhalten der beiden Schiffer der letzten Anhangschuten vor der Kollision bei den gegebenen Umständen wesentlich mitursächlich für den eingetretenen Unfall gewesen sei und gegen die Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Schutenschiffers verstoßen habe. Da der gerichtliche Sachverständige, wie er in der Einleitung seines Gutachtens angegeben hat, sein Gutachten nach Durchsicht der Akten erstattet hat, in denen dem Schleppzugführer auch Passieren des Baggers auf dessen unrichtiger Seite zum Vorwurf gemacht war, und der Sachverständige die nach seiner Meinung für den Klageunfall maßgeblichen Umstände dahin zusammengefaßt hat, daß mit dem aufkommenden Flutstrom, den plötzlichen Böen gegen die leeren Schuten und durch das unvorhergesehene Ausweichmanöver drei Faktoren unglücklich zusammengetroffen seien, die bei der im Augenblick mangelnden Sorgfalt der Schiffer der Anhangschuten mit einer entscheidenden Rolle bei der Kollision gespielt hätten, kann wohl davon ausgegangen werden, daß der gerichtliche Sachverständige keinen Grund zur Beanstandung der Fahrweise des Schleppzugführers beim Passieren des Baggers gefunden hat. Mit dieser, nicht näher begründeten gegenteiligen Auffassung des Sachverständigen hat sich das Berufungsgericht jedenfalls mit seinen Ausführungen über das schuldhafte Verhalten des Schlepp-

zugführers Hilck ausreichend auseinandergesetzt. Dies gilt auch für die gegenteilige Meinung des Privatgutachters Hahn, der diese damit begründet hat, der Schleppzugführer H. habe davon ausgehen können, daß jeder Rudergänger seines Anhangs pflichtgemäß das Steuer bediene und das Fahrwasser beobachte und daß unter dieser Voraussetzung auch angesichts der Wetterlage im Zeitpunkt des Unfalls ein Passieren des Baggers an der linken Seite unbedenklich gewesen sei. Die gegenteiligen Erwägungen des Berufungsgerichts, daß das vom Schleppzugführer steuerbord durchgeführte Passieren des Baggers von vornherein eine Gefahrenlage für die Anhänge mit Rücksicht auf den Gegenverkehr, den geringen Passierabstand und den starken Windeinfluß auf den langen unbeladenen Schleppzug geschaffen hat, sind rechtlich nicht angreifbar. Insbesondere war das in Schifffahrtssachen erfahrene Berufungsgericht nicht gehindert, diese Feststellung auf Grund eigener Sachkunde zu treffen, und durfte von der Anhörung eines weiteren Sachverständigen absehen.

Auch die weiteren Verfahrensrügen der Revision gemäß § 286 ZPO, mit denen diese die Nichtberücksichtigung wesentlichen Prozeßstoffes durch das Berufungsgericht bemängelt, können der Revision nicht zum Erfolge verhelfen. Die Revision macht insoweit geltend, das Berufungsgericht habe bei seinen Feststellungen nicht beachtet, daß der Schleppzug nicht Südkurs, sondern nach den eigenen Angaben der Klägerin (Schriftsatz vom 24. September 1952 S 3) etwa SSO 3/4 Ost gefahren sei, was für das Maß der seitlichen Abtrift der Anhangschiffe von erheblicher Bedeutung gewesen sei. Außerdem habe das Berufungsgericht nicht berücksichtigt, daß die Wirkung der böigen Winde überdies durch das entgegenkommende Seeschiff geschwächt gewesen sei, und daß der Zeuge K. bekundet habe, er habe nicht den Eindruck gehabt, daß die Havarie durch eine Böe ver-

ursacht worden sei, wenn auch der etwas böige Wind dabei mitgewirkt haben könne. Ferner sei vom Berufungsgericht nicht beachtet worden; daß nach dem Beweisergebnis im Verklarungsverfahren die erste Anhangschute den Bagger in etwa 30 m Abstand passiert habe, also in keiner Weise von ihrem Kurs abgedrängt worden sei, was für das falsche Nachsteuern der beiden Schiffer der letzten Anhangschuten als alleinige Ursache spreche.

Nach Meinung der Revision hat das Berufungsgericht fernerhin bei seiner Feststellung, wonach nicht erwiesen sei, daß der Schiffer der Unfallschute, K., zu spät Backbordruder gegeben habe, außer acht gelassen, daß K. nach seiner eigenen Angabe erst 100 m vor dem Bagger, d.h. etwa 35 sek. vor dem Passieren die Gefahr erkannt haben wolle, und daß er auch nach dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen den Schiffer der Nebenschute, D., zu spät gerufen habe. Diese Revisionsangriffe scheitern schon daran, daß das Berufungsgericht bei Würdigung der Sach- und Rechtslage nicht gehalten war, sich mit jedem einzelnen Parteivorbringen und Beweismittel sowie sonstigen Beweisanzeichen ausdrücklich auseinanderzusetzen. Es genügt, daß eine sachentsprechende Beurteilung stattgefunden hat, BGHZ 3, 162 [176]. Eine solche Würdigung hat das Berufungsgericht vorgenommen. Wenn es in der Frage der Stärke des Windeinflusses auf die Anhangschute zur Zeit des Unfalles den Bekundungen der Zeugen H. - dieser bezeichnet den Wind als annähernd querstehend zum Schleppzug -, K., F. und H. vor der Bekundung des Zeugen K. den Vorzug gegeben hat, so ist dies aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Schließlich wendet sich die Revision gegen die vom Berufungsgericht aus der Bekundung des Schleppzugführers H., wonach er beim Umsehen die grünen Lichter seines Anhangs er-

23

blickt habe, gezogene Folgerung, daß die Anhangkähne erheblich nach Westen abgedrängt worden seien. Die Revision meint, daß für die Anhangschiffe angesichts der Windrichtung notwendige leichte Steuern nach backbord habe dem Zeugen H. die roten Lichter schon dann außer Sicht bringen müssen, wenn die Anhangschiffe sich auch nur um den Bruchteil eines Strichs nach backbord gedreht hätten. Insoweit handelt es sich um einen auf rein tatsächlichem Gebiet liegenden, daher in der Revisionsinstanz unbeachtlichen Angriff gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts.

Nach alledem war die Revision des Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Weinkauff

Bock

Nastelski

Christoph

Nörr