

Verkündet
am 22. Oktober 1954

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

der We [REDACTED] T [REDACTED]-Aktien-Gesellschaft, vertreten
durch ihren Vorstand, D [REDACTED], Mal [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffseigner Heinrich Wi [REDACTED], H [REDACTED],

2. den Schiffsführer Erwin Sch [REDACTED], Motorschiff "M [REDACTED]-E [REDACTED]",

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 22. Oktober 1954 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Wilde, Dr. Bock, Dr. Christoph, Dr. Weiß
und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
- Schifffahrtsobergericht - zu Hamburg vom 23. Dezem-
ber 1952 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Kahns "W[REDACTED]". Der Erstbeklagte ist Eigner des Motorschiffes "M[REDACTED]-E[REDACTED]". Zwischen beiden Schiffen fand am 7. Dezember 1948 auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen Hül[REDACTED] und Me[REDACTED] ein Zusammenstoß statt. Der Kahn "W[REDACTED]" fuhr als zweiter Anhang im Schlepp des Dampfers "Wil[REDACTED]" emsaufwärts. Auf der geraden, etwa 30 m breiten Kanalstrecke begegnete dem Schleppzug bei km 172,8 das emsabwärts fahrende, von dem Zweitbeklagten geführte MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]". Der Schleppzug und das MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" hielten beide, in ihrer Fahrtrichtung gesehen, die Steuerbordseite des Fahrwassers. Das MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" passierte glatt den Dampfer "Wil[REDACTED]" und den ersten Anhangkahn "L [REDACTED]", schor dann aber nach Backbord aus. Beim Ausscheren gab es sofort dreimal Signal und der Kahn "W[REDACTED]" warf auch sofort seinen Heckanker. Gleichwohl kam es zur Kollision. Das MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" rampte mit seinem Steven den Kahn "W[REDACTED]" an seiner vorderen Backbordseite und beschädigte ihn.

Die Klägerin behauptet, die alleinige Schuld an der Kollision treffe die Führung des MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]". Da sich die Kollision in der dem Kahn "W[REDACTED]" zustehenden Fahrwasserhälfte durch Ausscheren des MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" ereignet habe, begründe dies die Vermutung, daß die Führung des MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" die Schuld an der Kollision trage. Es sei danach Sache der Beklagten, sich zu entlasten. Das könnten sie jedoch nicht. Die Berufung auf ein plötzliches Versagen des Motors entlaste sie nicht, da die Führung des MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" bei der Wartung des Motors die erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen habe. Das MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" sei auch zu schnell gefahren. Schließlich habe man es unterlassen, den an Backbord befindlichen Heckanker zu werfen. Bei richti-

- 3 -

ger Ausrüstung hätte am Heck ein Steuerbordanker vorhanden sein müssen. Man hätte auch Bundstaken setzen und schließlich noch einen Mann auf das Vorschiff beordern müssen, um den Anprall mittels eines Fenders abzuschwächen.

Die Klägerin beziffert den ihr durch die Kollision entstandenen Schaden auf 7.172,25 DM. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung dieses Betrages nebst 4 % Zinsen seit dem 1. Januar 1949, den Erstbeklagten außerdem zur Duldung der Vollstreckung in das MS "M■■■■-E■■■■" zu verurteilen.

Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt und jegliches Verschulden der Führung des MS "M■■■■-E■■■■" bestritten. Die Kollision beruhe auf Zufall oder auf höherer Gewalt. Auf dem MS "M■■■■-E■■■■" habe plötzlich, als es sich etwa in der Höhe des Hecks des ersten Anhangkahnes "L ■■■" befunden habe, der Motor infolge Versagens einer Brennstoffpumpe ausgesetzt. Der Motor sei noch im Juli 1948 überholt worden und sei immer einwandfrei gelaufen. Das Ruder sei sofort auf Steuerbord gelegt worden, habe aber wegen Wegfalls der Schraubenkraft keine Wirkung mehr gehabt. Die Geschwindigkeit sei durchaus normal gewesen, nämlich 3 - 4 st/km. Das Werfen des Heckankers im Kanal sei nach der Binnenschiffahrtspolizeiverordnung nicht zulässig gewesen. Da sich der Heckanker an der Backbordseite befunden habe, wäre das Werfen ein sehr gefährliches, unzumutbares Manöver gewesen. Daß sich der Heckanker an der Backbordseite und nicht an der Steuerbordseite befunden habe, sei nicht zu beanstanden. Da zwischen dem Versagen des Motors und der Kollision nur wenige Augenblicke gewesen seien, hätte das Setzen von Bundstaken keinen Erfolg mehr haben können. Den Gebrauch eines Fenders habe man mit Absicht wegen der damit verbundenen Gefahr für



die Bedienungsmannschaft unterlassen.

Das Schiffahrtsgericht hat nach Beweiserhebung die Klage abgewiesen. Die Berufung hatte keinen Erfolg. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihre Klagansprüche weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das MS "M- E" ist beim Begegnen des Schleppzuges entgegen § 34 der Binnenschiffahrtspolizeiverordnung in die dem Schleppzug zustehende Fahrwasserhälfte hinüber gefahren. Hier ist es zu der Kollision mit dem Kahn "W" gekommen. In Übereinstimmung mit den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen über den Beweis des ersten Anscheins geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß der Ablauf der Kollision nach der bei ähnlichen typischen Geschehensabläufen gewonnenen Erfahrung für eine zu große Annäherung an das Ufer mit der Folge des Ausscherens durch den Ufersog oder für eine sonstige falsche Ruderführung des MS "M- E" und damit für ein Verschulden ihrer Schiffsleitung spreche. Mit diesem Beweis des ersten Anscheins war die Klägerin zunächst jeder weiteren Beweisführung enthoben (BGHZ 6, 169 [170]; vgl. für ähnliche Fälle OGHZ 4, 194 [200 ff] und HansOLG in HansGZ 1928 B Nr 98 Sp 243/244).

Das Berufungsgericht sieht diesen Anscheinsbeweis im vorliegenden Fall dadurch als entkräftet an, das das Ausscheren des MS "M- E" auf ein plötzliches Versagen des Motors zurückzuführen sei und durch Legen des Ruders nicht habe verhindert werden können. Die Behauptungs- und Beweislast der Beklagten gehe nicht so weit, daß sie auch behaupten und beweisen müßten, die Besatzung des MS "M-

E[REDACTED]" treffe an dem plötzlichen Versagen des Motors kein Verschulden. Da nämlich ein Motor auch nach dem heutigen Stand der Technik immer einmal versagen könne, bestehe bei dem Versagen eines Motors nicht die Vermutung, daß dieses Versagen auf ein Verschulden desjenigen zurückzuführen sei, dem die Wartung des Motors obliege, und daß der Motor bei ordnungsgemäßer Wartung nicht versagt haben würde.

1) Das Berufungsgericht hat auf Grund des Ergebnisses der Beweisaufnahme in Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht als erwiesen angesehen, daß der Motor des MS "L[REDACTED]-E[REDACTED]" nach dem Passieren des Dampfers "Wil[REDACTED]" etwa in Höhe des Anhangkahnes "L [REDACTED]" plötzlich ausgesetzt hat und daß nach dem Wegfall der Schraubenkraft das Ruder keine Wirkung mehr gehabt hat und daß deshalb das durch den Landsog am Heck und den Schiffssog am Bug bewirkte Ausscheren des MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" nach Backbord durch Legen des Ruders nach Steuerbord nicht hat verhindert werden können.

Gegen diese rein tatsächlichen Feststellungen werden von der Revision keine Verfahrensrügen erhoben.

2) Die Revision bittet aber um Nachprüfung der Erwägungen des Berufungsgerichts zum Anscheinsbeweis und meint, der für die Klägerin sprechende Anscheinsbeweis könne nicht schon allein wegen des festgestellten Versagens des Motors als entkräftet angesehen werden. Wenn der Motor wegen Versagens einer überholungsbedürftigen, schadhaften Brennstoffpumpe aussetze und es hierdurch zu einem - durch Ruderlegen nicht mehr zu verhindernden - Ausscheren des Schiffes komme, stelle dies keinen "atypischen" Geschehensablauf dar, der geeignet sein könnte, den für ein Verschulden der Schiffsführung des MS "M[REDACTED]-E[REDACTED]" sprechenden Anscheinsbeweis zu entkräften.

Die Bedenken der Revision greifen nicht durch.

Wenn auf einem Kanal ein Schiff in die falsche Fahrwasserhälfte gerät und es dort zu einem Zusammenstoß kommt, braucht dies nicht allein auf eine schuldhaft falsche Ruderführung zurückzuführen sein; es kann auch auf einem von der Schiffsführung zu vertretenden Versagen von Teilen der Schiffseinrichtung, z.B. der Ruderanlage, der Maschine usw. beruhen (vgl. RG in HansGZ 1916 Hptbl Nr 2 S 4; HansOLG in HansGZ 1905 Hptbl Nr 59 S 128; 1906 Hptbl Nr 115 S 247; 1911 Hptbl Nr 116 S 260; 1913 Hptbl Nr 109 S 224; HansRGZ 1928 B Nr 98 S 243). Im vorliegenden Fall kann aber dahingestellt bleiben, ob die Tatsache des Aussetzens des Motors zur Entkräftung des für die Klägerin sprechenden Anscheinsbeweises ausreicht und ob damit der Klägerin wieder die volle Beweislast zugefallen ist. Denn das Berufungsgericht hat die Klage nicht etwa nur deshalb abgewiesen, weil es den von der Klägerin erhobenen Verschuldensvorwurf nicht als erwiesen, sondern weil es ihn nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sogar als widerlegt angesehen hat. Auf Grund einer abschließenden Klärung des Sachverhalts in objektiver und in subjektiver Hinsicht hat das Berufungsgericht festgestellt, daß die Schäden an der Brennstoffpumpe und damit das Versagen des Motors nicht auf ein Verschulden der Besatzung zurückzuführen sind und daß die Kollision nach dem Aussetzen des Motors durch keine Maßnahmen der Besatzung mehr hätte verhindert oder gemildert werden können. Das Berufungsgericht hat also im Ergebnis nicht auf Fragen der Beweisführung abzustellen brauchen.

II. 1) Auf die Ausführungen der Revision über den Begriff der höheren Gewalt braucht nicht eingegangen zu werden, weil

das Berufungsgericht einen Fall der höheren Gewalt im Sinne des § 92 BinnSchG in Verb mit § 734 HGB nicht angenommen hat. Aus der Verneinung eines Verschuldens der Schiffsbesatzung ergibt sich nur, daß das Berufungsgericht die Kollision auf einen von den Beklagten nicht zu vertretenden Zufall im Sinne der vorbezeichneten Bestimmungen zurückführt.

2 a) Zu der Frage, ob die Besatzung des MS "M- E" ein Verschulden an dem Aussetzen des Motors treffe, stellt das Berufungsgericht fest, der Motor sei seit der durch den Zeugen R (Meister des Kraftfahrzeughandwerks) im Juli 1948 vorgenommenen Überholung bis zur Kollision einwandfrei gelaufen. Sei dies aber der Fall und hätten sich auch sonst keine Mängel gezeigt, so habe für den Zweitbeklagten als den Führer des MS "M- E" und für den Schiffer^{Wilke} (Sohn des Erstbeklagten), dem die Bedienung und Wartung des Motors obgelegen habe, keine Veranlassung bestanden, den Motor und die Brennstoffpumpe nachsehen zu lassen. Auch seien sie nicht verpflichtet gewesen, selbst die Brennstoffpumpe nachzusehen; denn dies setze Spezialkenntnisse voraus, die von ihnen nicht hätten verlangt werden können. Der Zweitbeklagte habe sich daher mit Recht grundsätzlich an der Brennstoffpumpe nicht zu schaffen gemacht. Der im ersten Rechtszug gehörte technische Sachverständige H- habe allerdings in seinem Gutachten erklärt, daß die von ihm festgestellten Beschädigungen an der Brennstoffpumpe (Beschädigung des Dichtringes und des Anschlußnippels) auf eine unsachgemäße Behandlung der Brennstoffpumpe zurückzuführen seien. Der Sachverständige habe es auch für ausgeschlossen gehalten, daß die Pumpe in dem ihm übergebenen Zustand einwandfrei gearbeitet habe, und der Meinung Ausdruck gegeben, daß sie schon vorher versagt habe und daß versucht worden sei, sie durch Dichtungskitt oder zusätzliche Dichtringe behelfsmäßig abzudichten, um überhaupt

mit ihr fahren zu können. Trotzdem habe dieses Gutachten die Überzeugung des Berufungsgerichts von der Richtigkeit der gegenteiligen Bekundungen des Schiffers Wi [REDACTED] und des Zweitbeklagten nicht erschüttern können. Der Sachverständige Hö [REDACTED] habe ersichtlich keine Tatsachen feststellen können, daß vor der Kollision eine behelfsmäßige Abdichtung der Brennstoffpumpe vorgenommen worden sei. Sonst hätte er sie ohne Zweifel in seinem Gutachten angegeben. Die von ihm in dieser Hinsicht geäußerte Meinung stelle sich also als eine bloße Vermutung dar und sei nicht geeignet, Zweifel an der Richtigkeit der bestimmten Angaben des Wi [REDACTED] und des Zweitbeklagten aufkommen zu lassen, an dem Motor und damit an der Brennstoffpumpe sei seit der Überholung im Juli 1948 nichts gemacht worden und es hätten sich bis zur Kollision keine Mängel gezeigt. Daß die Brennstoffpumpe aber in dem Zustand, in dem sie den Sachverständigen übergeben worden sei, nicht einwandfrei gearbeitet haben könne, sei sicherlich richtig. Damit sei indessen nicht gesagt, daß sie vor ihrem Versagen im Zeitpunkt der Kollision nicht einwandfrei gearbeitet haben könne; denn es könne sein, daß die an ihr festgestellten Beschädigungen im wesentlichen erst im Augenblick des Versagens und im unmittelbaren Zusammenhang mit ihm entstanden seien. Die Möglichkeit sei gerichtsbekannt und für sie spreche auch die Aussage des sachverständigen Zeugen R [REDACTED], daß das Versagen einer Brennstoffpumpe auch plötzlich erfolge, und zwar insbesondere dann, wenn das Versagen auf eine Verstopfung der Düse zurückzuführen sei. Es sei daher möglich, daß eine schlechte, aber für den Zeitbeklagten und Wi [REDACTED] nicht erkennbare Stelle an dem Dichtungsring vorhanden gewesen sei und daß eine Verstopfung der Düse dazu geführt habe, daß der Druck des Brennstoffes (100 atü) die schlechte Stelle der Dichtung endgültig undicht gemacht habe und daß es dadurch zum Austreten des Brennstoffes durch diese undichte

Stelle und zum Versagen der Brennstoffpumpe gekommen sei. Schließlich fehle in dem Gutachten des Sachverständigen Hö[REDACTED] auch jede Begründung dafür, warum die Beschädigungen der Brennstoffpumpe auf eine unsachgemäße Behandlung zurückzuführen sein sollten und inwiefern der Zweitbeklagte und Wi[REDACTED] bei der Bedienung und Wartung des Motors und der Brennstoffpumpe unsachgemäß gehandelt haben sollten. In Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht könne nicht festgestellt werden, daß die Schäden an der Brennstoffpumpe vor ihrem Versagen unmittelbar vor der Kollision für den Zweitbeklagten und Wi[REDACTED] bei der von ihnen zu verlangenden Sorgfalt zu erkennen gewesen seien und daß der Zweitbeklagte und Wi[REDACTED], da sie die Schäden nicht erkannt hätten, gegen ihre Sorgfaltspflicht verstoßen hätten. Ja, es stehe sogar fest, daß die Schäden an der Brennstoffpumpe und damit das Versagen des Motors nicht auf ein Verschulden des Zweitbeklagten und des Schiffers Wi[REDACTED] zurückzuführen seien, und es komme danach auch nicht mehr in Frage, nach der nochmaligen Vernehmung des sachverständigen Zeugen R[REDACTED] ein weiteres Gutachten, wie von der Klägerin beantragt, einzuholen.

b) Die Revision meint, das Berufungsgericht habe ein für das Aussetzen des Motors ursächliches Verschulden der Beklagten (§ 92 BinnSchG, § 735 HGB) verkannt, und rügt insoweit Verletzung der §§ 139, 286, 287 ZPO.

Hierzu hat die Revision ausgeführt, nach dem unstreitigen Sachverhalt habe ein Mangel der Schiffseinrichtung (Motor, Brennstoffpumpe) vorgelegen. Nach dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen Hö[REDACTED] sei der Dichtring schwer beschädigt gewesen, abgebrochene Teile der Ventilsfeder seien in seiner oberen Fläche eingebettet gewesen; die Gegendicht-

fläche am Druckrohranschlußnippel sei stark zerfressen gewesen. Auch der Sachverständige F. [REDACTED] habe in seinem von den Beklagten vorgelegten Privatgutachten vom 25. November 1951 diesen durch Augenschein festgestellten Sachverhalt nicht in Zweifel gezogen und im übrigen ebenfalls einen bestehenden Mangel der Schiffseinrichtungen, nämlich "eine allmähliche Verschmutzung und im Augenblick des Versagens eine vollständige Verstopfung der Brennstoffdüse", angenommen. Nach dem bisherigen Verhandlungs- und Beweisergebnis habe niemals eine fachgerechte Überholung und Kontrolle der Brennstoffpumpe stattgefunden. R. [REDACTED] habe im Juli 1948 nach seiner eigenen Aussage "keine eigentliche Überholung" des Motors vorgenommen und "an der Brennstoffpumpe nichts gemacht und sie insbesondere auch nicht auseinandergenommen". Auch der Zweitbeklagte habe erklärt, an der Brennstoffpumpe habe er nie etwas gemacht; an sie gehe er grundsätzlich nicht heran. Die Beklagten hätten auch nicht behauptet, daß die Brennstoffpumpe seit ihrem Einbau überhaupt jemals turnusmäßig oder auf Grund von Überprüfungen fachmännisch überholt worden sei. Sonst hätten die von dem Sachverständigen Hö. [REDACTED] aufgezeigten Mängel entdeckt, jedenfalls auch die vom Sachverständigen F. [REDACTED] angenommene Verschmutzung der Düse bemerkt werden müssen.

c) Die Ausführungen der Revision sind nicht geeignet, gegenüber den Feststellungen des Berufungsgerichts ein Verschulden der Beklagten zu begründen. Es liegt nichts dafür vor, daß das Berufungsgericht den Sachverhalt nur unvollständig gewürdigt oder unzulänglich aufgeklärt hätte. Das Berufungsgericht geht vielmehr davon aus, daß sowohl die vom Sachverständigen Hö. [REDACTED] als auch die vom Privatgutachter F. [REDACTED] angegebenen Umstände (Beschädigung,

Verschmutzung) zum Versagen der Brennstoffpumpe geführt haben können. Wenn das Berufungsgericht hieraus der Schiffsführung keinen Verschuldensvorwurf gemacht hat, so kann das aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden. Es war nicht ihre Sache, die Brennstoffpumpe selbst auseinanderzunehmen und nachzusehen. Das behauptet auch die Klägerin nicht. Derartige Arbeiten können nur von geeigneten Fachkräften ausgeführt werden. Die Schiffsführung genügte der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, wenn sie den Motor und die Brennstoffpumpe durch derartige Fachkräfte kontrollieren und reparieren ließ. Einen solchen Auftrag erteilte sie im Juli 1948 aus einem besonderen Anlaß, als nämlich das Motorschiff "M- E" eine Fahrt entlang der Nordseeküste machen sollte, dem Zeugen R, der früher in der Hanseatischen Motorengesellschaft mbH der Lieferantin des Motors, tätig war, diesen Motor genau kannte und auch als Meister des Kraftfahrzeughandwerks über die erforderliche Fach- und Sachkunde verfügte. Jedenfalls hat der Erstbeklagte die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet, wenn er den vom Berufungsgericht erneut vernommenen Zeugen R mit der Kontrolle und Überholung des Motors und der Brennstoffpumpe beauftragte. Ob R im Juli 1948 den ihm erteilten Auftrag tatsächlich fachmännisch ausgeführt hat, kann an sich dahingestellt bleiben; denn es liegt nichts dafür vor, daß die Beklagten etwaige Mängel der Überholung hätten erkennen können oder müssen oder daß sie sonst Anlaß zu Beanstandungen gehabt hätten. In der Rechnung, die R dem Erstbeklagten am 15. Juli 1948 erteilt hat (Anlage A), wird als geleistete Arbeit u.a. ausdrücklich angegeben: "Brennstoffpumpen kontrolliert". Tatsächlich fehlt nach dem Verhandlungs- und Beweisergebnis auch jeder Anhalt dafür, daß die von Riecken vorgenommene Überholung irgend-

wie mangelhaft und unsachgemäß gewesen wäre. Der Motor hat vielmehr bis zu dem Zeitpunkt der Kollision am 7. Dezember 1948 stets einwandfrei gearbeitet. Bei dieser vom Berufungsgericht festgestellten Sachlage bestand für die Beklagten kein Anlaß, den Motor in den fünf Monaten zwischen der Kontrolle im Juli 1948 und der Kollision im Dezember 1948 erneut prüfen und gar die Brennstoffpumpe auseinandernehmen zu lassen. Das Berufungsgericht hat insoweit ohne Rechtsirrtum ein für das Aussetzen des Motors ursächliches Verschulden der Beklagten verneint. Haben aber die Beklagten in dem entscheidenden Zeitraum von Juli bis Dezember 1948 hinsichtlich der Wartung und Überwachung des Motors die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet, so ist es unerheblich, ob sie sonst den Motor turnusmäßig habe nachsehen lassen. Damit werden aber auch die Ausführungen der Revision über den Anscheinsbeweis gegenstandslos, den sie zu Lasten der Beklagten aus einer Beschädigung der Brennstoffpumpe und aus einer Verschmutzung der Brennstoffdüse zu begründen versucht. Entscheidungserheblich kann nur sein, ob die Beklagten in der Zeit von Juli bis Dezember 1948 den Motor und die Brennstoffpumpe erneut hätten prüfen und gar auseinandernehmen lassen müssen. Das Berufungsgericht hat diese Frage ohne Rechtsverstoß verneint. Wenn die Klägerin darüber hinaus weitergehende Anforderungen glaubt stellen zu können, so kann dies nicht zur Feststellung einer Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt führen, zumal da sie keine Tatsachen vorgetragen hat, aus denen sich die Notwendigkeit einer erneuten Prüfung und Überholung des Motors und der Brennstoffpumpe ergeben könnte.

3) Die Revision rügt weiter, daß das Berufungsgericht ohne erkennbaren Grund und unter Verletzung von Prozeß-

regeln (§§ 139, 286 ZPO) von dem Gutachten des Sachverständigen Hö[REDACTED] abgewichen sei, der nach eingehender Prüfung der Pumpe zu dem Ergebnis gelangt sei, daß die Schäden schon längere Zeit bestanden hätten, d.h. allmählich und erkennbar entstanden seien und daß sie auf unsachgemäße Behandlung zurückzuführen seien. Zumindest hätte das Berufungsgericht den Sachverständigen befragen müssen, aus welchen Tatsachen er den Schluß gezogen habe, daß vor der Kollision eine behelfsmäßige Abdichtung der Brennstoffpumpe vorgenommen worden sei und warum die Beschädigungen der Brennstoffpumpe auf eine unsachgemäße Behandlung zurückzuführen seien.

Auch diese Rügen sind nicht gerechtfertigt. Die vom Berufungsgericht vorgenommene, im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegende eingehende Würdigung des Gutachtens des Sachverständigen Hö[REDACTED] läßt keinen Verfahrensverstoß erkennen. Der Sachverständige hat zwar für ausgeschlossen erklärt, daß die Pumpe in dem ihm übergebenen Zustand einwandfrei gearbeitet habe. Das Berufungsgericht hat aber auf Grund der Aussagen des Schiffers Wi[REDACTED] und des Zweitbeklagten ausdrücklich das Gegenteil festgestellt. Dem steht die vom Sachverständigen Hö[REDACTED] geäußerte Vermutung nicht entgegen, "höchstwahrscheinlich habe die Pumpe sogar vollständig versagt und man habe versucht, sie behelfsmäßig (durch Dichtungskitt oder zusätzliche Dichtringe) abzudichten, um überhaupt mit der Pumpe fahren zu können". Für diese Annahme fehlt jede tatsächliche Unterlage. Daß der Sachverständige keine Spuren einer solchen behelfsmäßigen Ausbesserung mittels "Dichtungskitt oder zusätzlichen Dichtringen" gefunden hat, ergibt sich mit hinreichender Deutlichkeit daraus, daß er eine solche Ausbesserung nur als "höchstwahrschein-

lich" bezeichnet. Im übrigen hat das Berufungsgericht auch ohne Verfahrensverstoß die Annahme einer unsachgemäßen Behandlung auf Grund der Aussagen von Wi [REDACTED] und des Zweitbeklagten, also auf Grund rein tatsächlicher Feststellungen, als widerlegt angesehen. Deshalb konnte das Berufungsgericht auch mit Recht Vermutungen, Annahmen und Schlußfolgerungen, wie sie von dem gerichtlichen Sachverständigen Hö [REDACTED] und dem Privatgutachter Fr [REDACTED] geäußert worden sind (Möglichkeit einer "allmählichen" Verschmutzung), unberücksichtigt lassen.

III. Schließlich rügt die Revision noch, das Berufungsgericht habe unterlassen, der Behauptung der Klägerin nachzugehen, derzufolge es eine anerkannte Schiffsübung sei, daß bei dem in der Binnenschifffahrt allgemein vorherrschenden Rechtsverkehr ein Heckanker an Steuerbord geführt werden müsse. Die Revision bezieht sich hierfür auf die Berufungsbegründung der Klägerin vom 4. Oktober 1952 (S 4). Tatsächlich wird hier jedoch eine solche Übung nicht behauptet, sondern das Führen des Heckankers an Backbord nur als eine Verletzung der Sorgfaltspflicht bezeichnet. Der nautische Sachverständige Mi [REDACTED] spricht in seinem Gutachten vom 27. März 1951 S 4 auch nur davon, daß der erfahrene Schiffsführer auf Grund der gewöhnlichen beruflichen Übung den einen ihm zur Verfügung stehenden Heckanker "beim gewohnheitsmäßigen Steuerbordpassieren" nicht an Backbord, sondern an Steuerbord führen werde. Mag dies bei ständigem Ausweichen nach Steuerbord zutreffen, so ist doch zu berücksichtigen, daß auf Binnengewässern ein solcher "Rechtsverkehr" (§ 34 Abs 1 BSchPolVO) nicht als allgemeine Regel angesehen werden kann. Auf Flüssen sollen vielmehr zu Berg fahrende Schleppzüge und einzelne Fahrzeuge den zu Tal fahrenden Fahrzeugen nach Möglichkeit die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) überlassen,

was also häufig zu einem Ausweichen nach Backbord (Passieren Steuerbord an Steuerbord, "Linksverkehr") nötigt (§ 34 Abs 2 BSchPolVO). Auch auf der Ems ist es allgemein üblich, daß der Talfahrer die Grube benutzt (vgl hierzu Urteil des erkennenden Senats vom 30. November 1951 - I ZR 30/51 -). Im übrigen spricht der Sachverständige Mi [REDACTED] auch nur davon, daß "diese Vorsorge - Führen eines Steuerbordheckankers - auf Kanälen nicht ungewöhnlich sei". Die Ems hat aber trotz ihrer teilweisen Einbeziehung in den Dortmund-Ems-Kanal rechtlich ihren Charakter als Fluß im Sinne der Binnenschiffahrtspolizeiverordnung - auch im Sinne des § 34 Abs 2 - nicht verloren. Bei solcher Sachlage ist es jedenfalls aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht den Umstand, daß die Beklagten den Heckanker als Backbordanker geführt haben, nicht als Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt angesehen hat.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde

Bock

Christoph

Weiss

Nörr