

dem Fall des wichtigen Grundes – der Entschließung des Geschäftsherrn während der Einberufung des Handelsagenten entzogen sein soll.

Der Berufungsrichter hält es – anknüpfend an die Bemerkung von *Hefermehl* (Pfundtner-Neubert, Das neue Reichsrecht II w 67, Bem. 2 zu § 2 der VO) – für möglich, die Verordnung auf einen befristeten Vertrag anzuwenden, wenn dieser die Verlängerung auf unbestimmte Zeit vorsieht, verneint diese Möglichkeit dagegen, wenn sich die Vertragsdauer beim Schweigen der Parteien jeweils auf bestimmte Zeit verlängern soll. Diese Unterscheidung und ihre Begründung kann jedoch nicht gebilligt werden: Es trifft schon nicht zu, daß es sich im ersten Falle bei der die Verlängerung des Vertrags ablehnenden Parteierklärung um eine echte Kündigung handeln könnte. Diese Auffassung findet auch in der vom Vorderrichter angezogenen Entscheidung des Reichsarbeitsgerichts (RAG Bd. 4 S. 357) keine Stütze. Die Möglichkeit aber, daß im zweiten Fall die Anwendung der Verordnung zu einer Aufrechterhaltung des Vertragsverhältnisses über die Zeit der Einberufung des Handlungsagenten hinaus führen könnte, ist kein dem Zweck des Gesetzgebers widersprechendes Ergebnis. Diese Lage tritt, wie die Revision zutreffend bemerkt, auch bei der echten Kündigung ein, wenn sie nach dem Vertrage nur zu bestimmten Terminen zulässig ist.

Das hiernach auf rechtsirriger Auslegung der Verordnung vom 24. Januar 1940 beruhende Berufungsurteil ist aufzuheben. Aus den Gründen ergibt sich zugleich die Unzulässigkeit der von der Beklagten ausgesprochenen Kündigung und damit die Rechtfertigung der Berufung des Klägers gegen das landgerichtliche Urteil. Soweit dieses Urteil zum Nachteil des Klägers erkennt, ist es daher abzuändern und nach seinen Anträgen zu erkennen.

---

**46. Bei der Frage, ob ein die Beweisführung nach dem ersten Anschein ermöglichender typischer Geschehensablauf vorliegt, ist die Gesamtheit aller unstreitigen Tatsachen zugrunde zu legen, die durch ihr Zusammenwirken die Eigenart des Unfallhergangs ergeben.**

BSchG § 92; HGB § 735.

I. Zivilsenat. Urt. v. 4. Juli 1944 (I 2/1944).

I. Schiffahrtsgericht Dresden.

II. Oberlandesgericht Dresden.

In Sachen der Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt AG in Hamburg, Klägerin, Revisionsklägerin, und des Deutschen Reichs, Reichs-

wasserstraßenverwaltung, vertreten durch den Sächsischen Minister für Wirtschaft und Arbeit in Dresden, Nebenintervenienten, Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Petersen in Leipzig,

gegen

1. die offene Handelsgesellschaft Diecke & Busse in Mühlberg a. d. Elbe,  
2. deren Inhaber: a) den Schiffseigner August Diecke, b) den Schiffseigner Paul Busse, c) den Kaufmann August Diecke und d) den Kaufmann Walter Busse, sämtlich in Mühlberg a. d. Elbe, Beklagte, Revisionsbeklagte, Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Justizrat Geutebrück in Leipzig, hat das Reichsgericht, I. Zivilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1944 durch den Senatspräsidenten Dr. Lindenmaier und die Reichsgerichtsräte Dr. Brandenburg, Dr. Löhmann, Dr. Dinter, Dr. Segelken für Recht erkannt:

*Die Revision gegen das Urteil des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Dresden vom 23. November 1943 wird zurückgewiesen.*

*Die Kosten des Revisionsverfahrens werden der Klägerin auferlegt mit Ausnahme der durch die Nebenintervention verursachten Kosten, die dem Nebenintervenienten zur Last fallen. – Von Rechts wegen.*

#### *Tatbestand*

Am 16. Oktober 1940 geriet der ohne Schlepperhilfe auf der Elbe zu Tal fahrende Kahn „D & B 172“ der Beklagten unterhalb der Riesaer Elbbrücke auf Grund. Das Hinterteil des Schiffes wurde trotz sofortigen Ankerwerfens von der Strömung gegen den vertäut vor dem Kai in Riesa liegenden Kahn NNVE 437 der Klägerin getrieben, der hierdurch erheblich beschädigt wurde.

Die Klägerin ist der Meinung, die Beklagten hätten den Unfall nach den Grundsätzen über den Beweis nach dem ersten Anschein schon deshalb zu vertreten, weil ihr in Bewegung befindlicher Kahn den an erlaubter Stelle liegenden Kahn NNVE 437 angefahren habe. Ein Verschulden der Besatzung an dem Festkommen des Kahn ergebe sich insbesondere daraus, daß sie die Boberlinie überfahren habe und dadurch aus dem Fahrwasser geraten sei.

Die Beklagten haben um Abweisung der auf Zahlung von 11.560 RM nebst 5 v.H. Zinsen seit dem 16. Oktober 1940 und Duldung der Zwangsvollstreckung in den Kahn D & B 172 gerichteten Klage gebeten. Sie haben behauptet, daß ihr Kahn ohne Verschulden der Besatzung sich auf einer Untiefe festgefahren habe, obwohl er sich innerhalb der Fahrrinne etwa 20 bis 30 m von der Mummboberlinie entfernt gehalten habe.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage nach Beweiserhebung abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat nach Anhörung eines Sachverständigen die Berufung des Streitgehilfen der Klägerin (Deutsches Reich, Reichswasserstraßenverwaltung) zurückgewiesen.

Gegen dieses Urteil hat die Klägerin Revision eingelegt. Sie beantragt, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils nach den Klageanträgen zu erkennen. Die Beklagten bitten, die Revision zurückzuweisen.

### *Entscheidungsgründe*

I. Die Rüge der Klägerin, der Berufungsrichter habe die Grundsätze des Beweises vom ersten Anschein unrichtig angewendet, ist im Ergebnis unbegründet, obgleich den angegriffenen Ausführungen nicht in vollem Umfang gefolgt werden kann. Die Frage, ob die Beschädigung des Kahns der Klägerin durch den Kahn der Beklagten sich nach dem tatsächlichen Hergang als ein typischer Geschehensablauf darstellt, der nach allgemeiner Erfahrung auf ein Verschulden der Besatzung des zuletzt genannten Kahns schließen läßt, kann nur aufgrund der Gesamtheit aller feststehenden Tatsachen beantwortet werden. In fehlerhafter Weise benutzen sowohl das angefochtene Urteil als auch die Revisionsbegründung nur einen Teil des unstrittigen Sachverhalts, nämlich die bloße Tatsache, daß der vor dem Kai in Riesa ankernde Kahn der Klägerin von dem Kahn der Beklagten angefahren worden ist, zu der Folgerung, daß dieser Zusammenhang nach dem ersten Anschein auf ein Verschulden der Besatzung des Kahns der Beklagten hinweise. Die ebenfalls unstrittige Tatsache, daß der Kahn der Beklagten vor dem Zusammenstoß mit dem Vordersteven auf Grund geraten ist und von der Strömung trotz sofortigen Ankerwerfens mit dem Hinterteil gegen den Kahn der Klägerin getrieben worden ist, wird sodann im angefochtenen Urteil daraufhin geprüft, ob danach ein anderer Geschehensablauf ernstlich in Frage komme, der im Gegensatz zu jener ersten Schlußfolgerung den Unfall ohne Verschulden der Besatzung zu erklären vermöge. Diese Betrachtungsweise ist rechtsirrig. Unzulässig ist es, unter Aufspaltung des unstrittigen Gesamtthatbestandes in verschiedene Teilereignisse jedes für sich einer zergliedernden Beurteilung zu unterwerfen, da sich die Eigenart des Unfallherganges erst aus der Gesamtheit aller ineinandergreifenden und zusammenwirkenden Tatsachen ergibt. In der Schifffahrt hat die Rechtsprechung des Reichsgerichts die Grundsätze des Beweises vom ersten Anschein namentlich in Fällen angewendet, in denen ein in der Steuerfähigkeit nicht beschränktes fahrendes Schiff ein an zulässiger Stelle stillliegendes Schiff oder einen im Wasser verankerten Gegenstand angefahren hatte (RGZ Bd. 120 S. 258 [S. 263]; RG JW 1936 S. 3187 Nr. 11). Die in derartigen Fällen angestellten Erwägungen lassen sich indessen nicht, was die Revisionsbegründung verkennt, in schematischer Weise auf den Streitfall übertragen, in dem das Festgeraten des Kahns der Beklagten, das Abtreiben des hinteren Teils durch die Strömung trotz sofortigen Ankerwerfens und die Beschädigung des Kahns der Klägerin in ihrer ursächlichen Verknüpfung von vornherein festgestanden haben. Insoweit war nichts mehr zu beweisen. Der richterlichen Beurteilung der Schuldfrage waren viel-

mehr die besonderen Umstände zugrunde zu legen, die durch ihr Zusammenwirken dem Tatbestande das Gepräge geben (RGZ Bd. 134 S. 237 [242]). Im Vordergrund steht somit die Frage, ob das Festgeraten des Kahns am Orte des Unfalls und unter den besonderen Verhältnissen des Unfalltages der Besatzung zum Verschulden gereicht – wofür, wie noch ausgeführt werden wird, die Regeln vom Beweise des ersten Anscheins nicht anwendbar sind, da keine Sachlage gegeben ist, die nach der Lebenserfahrung auf ein Verschulden der Besatzung schließen ließe –. Sofern ein Verschulden zu verneinen ist, können auch die weiteren für den Zusammenstoß ursächlichen Ereignisse den Vorwurf des Verschuldens nicht begründen, da sie nach dem unstreitigen Sachverhalt zwangsläufige Folge des Festkommens waren. Der Kahn der Beklagten hatte bei einer Länge von über 70 m einen Tiefgang von fast 2 m. Er ist, was ebenfalls unstreitig ist, bei Mittelwasser unterhalb der Riesaer Elbbrücke auf der Talfahrt festgekommen, nachdem vorher während längerer Zeit Hochwasser geherrscht hatte. Die Lebenserfahrung gewährt ohne das Hinzutreten weiterer Tatsachen keinen genügenden Anhalt dafür, daß bei solcher Sachlage das Festkommen des Kahns an einer Stelle, die von der Berufungsbegründung zu den schwierigsten gerechnet wird und somit an die nautischen Fähigkeiten des Kahnführers hohe Anforderungen stellte, auf einem Verschulden der Schiffsbesatzung beruht. Der Tiefgang des Kahns war nach der durch das Gutachten des Sachverständigen belegten und von der Revisionsbegründung nicht bemängelten Feststellung des Berufungsrichters für den Wasserstand nicht zu groß. Die Klägerin war daher in vollem Umfange hinsichtlich der Umstände aufklärungs- und beweispflichtig, aus denen das Verschulden der Kahnbesatzung an dem Festkommen hervorgehen soll. Der Berufungsrichter ist trotz seiner mißverständlichen Auffassung über die Beweisführung nach dem ersten Anschein mit Recht zu dem gleichen Ergebnis gelangt. Zutreffend sieht er insbesondere die Klägerin für ihre Behauptung als beweispflichtig an, daß das Festgeraten sich außerhalb der durch Bober bezeichneten Fahrrinne ereignet habe.

II. Der Berufungsrichter hat unter Bezugnahme auf die ausführliche Beweiswürdigung des Schiffahrtsgerichts den Beweis für diese Behauptung als nicht geführt angesehen. Hiergegen sind keine Revisionsangriffe erhoben. Aufgrund der Aussage des Strommeisters Weichhold stellt er fest, daß dieser täglich das ganze Stromknie abgepeilt habe. Er hält es aber im Anschluß an das Gutachten des Sachverständigen, in dessen Gegenwart er sich das Peilverfahren hat vorführen und erläutern lassen, für möglich, daß ihm hierbei eine Sandablagerung geringeren Umfanges entgangen sein könne. Aufgrund des Gutachtens hat er ferner die Überzeugung gewonnen, daß sich durch das Hochwasser innerhalb der Fahrrinne eine für das Festgeraten des Kahns ursächliche Untiefe gebildet haben könne. Zu Unrecht bemängelt die Klägerin mit der Verfahrensrüge aus § 286 ZPO, daß es für diese Feststellungen an einer genügenden Grundlage

fehle. Der Berufungsrichter hat den Sachverständigen im Hinblick auf das Vorbringen des Streitgehilfen der Klägerin (Reichswasserstraßenverwaltung) über Ursachen und Umfang der Sandablagerungen im Elbebett zugezogen. Der Sachverständige hat, nachdem er an der letzten Vernehmung des Strommeisters Weichhold teilgenommen hatte, ein schriftliches Gutachten aufgrund des Akteninhalts erstattet und es in Gegenwart der Parteien in der mündlichen Verhandlung vorgetragen. Den Parteien war also hinreichend Gelegenheit geboten, über zweifelhaft gebliebene Punkte Fragen an den Sachverständigen zu richten. Die Revisionsbegründung behauptet nicht, daß die Klägerin von dieser Möglichkeit in den von ihr bezeichneten Fragen Gebrauch gemacht habe. Ebenso wenig hat sie die Sachkunde des Sachverständigen angezweifelt. Den Beweis anträgen der Klägerin und des Streitgehilfen, die sich für ihre Auffassung über den naturgesetzlichen Verlauf und die Ausdehnung der Sandablagerungen lediglich auf das Gutachten eines Sachverständigen bezogen hatten, war hier nach entsprochen worden. Die Aussagen des wiederholt vernommenen Strommeisters sind sowohl in dem Gutachten des Sachverständigen als auch in dem angefochtenen Urteil gewürdigt worden. Es kann daher nicht gerügt werden, daß sie unberücksichtigt geblieben seien. Der Sachverständige hat es trotz der von ihm abgelehnten entgegenstehenden Ansicht des Zeugen Weichhold unter Billigung des Berufungsrichters für möglich gehalten, daß unbemerkt durch den Zeugen eine bei einem Wasserstande von plus 2,06 nicht erkennbare leichte Rippe der Versandung habe entstehen können. Zur Erklärung hat er auf die Unebenheit des Elbgrundes, den fallenden Wasserstand und die Anschwemm-möglichkeiten von Sand und Kies hingewiesen. Wenn die Klägerin diese Erklärung, die der Berufungsrichter rechtlich unangreifbar für ausreichend erachtet hat, nicht gelten lassen wollte, so hätte sie hierüber eine ergänzende Äußerung des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung herbeiführen müssen, was indessen nach dem Sitzungsprotokoll und dem Tatbestande des angefochtenen Urteils nicht geschehen ist. Von einem „Sandberg“ ist in dem Gutachten des Sachverständigen keine Rede gewesen. Der Berufungsrichter konnte daher den Beweis antrag des Streitgehilfen, der Dampfbaggerbootführer Körnig habe nach dem Unfalltage bei Baggerarbeiten in der Fahrtrinne keinen Sandberg festgestellt, als unerheblich ansehen.

Der Sachverständige hat auch unter Berücksichtigung der Aussagen der Besatzungsmitglieder über ihre Fahrweise das Festkommen des Kahns auf einer Untiefe für möglich gehalten. Der Berufungsrichter sieht die Angaben des Kahnschiffers, daß der Kahn einen Abstand von 20 bis 30 m von den Mummenbobern eingehalten habe, nach dem Beweisergebnis als nicht widerlegt an. Lediglich hilfsweise hat er im Hinblick auf die Ansicht des Streitgehilfen, daß in der Mitte des Flußbettes die Strömung jede Unebenheit sofort beseitige, erwogen, selbst wenn diese Ansicht zutreffend sei, so könne daraus doch nur ge-

folgert werden, daß der Abstand des Kahns von der Boberlinie geringer gewesen sei. Auch für diesen Fall lehnt er aber ein Verschulden des Kahnführers ab, weil er mit dem Sachverständigen der Auffassung ist, daß der Kahn trotz seines das höchst zulässige Maß erreichenden Tiefganges nicht die Mitte des Strombettes habe benutzen müssen. Auch die gegen diese Erwägungen sich richtenden Revisionsangriffe sind unbegründet. Ersichtlich ist der Berufungsrichter nach dem Zusammenhange seiner Ausführungen der Meinung, daß sich der Abstand des Kahns von der Boberlinie nicht mehr mit Sicherheit feststellen läßt. Nach dem eigenen Vorbringen der Klägerin und des Streitgehilfen war am Unfalltage noch in der Nähe der Boberlinie ein ausreichendes Fahrwasser für den Tiefgang des Kahns vorhanden. Der Sachverständige und ihm folgend der Berufungsrichter halten es indessen für möglich, daß der Kahn sich auf einer bei dem Wasserstande nicht erkennbaren Anschwemmung von geringer Höhe festfahren konnte. Nicht zu beanstanden ist nach den dargelegten Umständen die Folgerung des Berufungsrichters, daß sich daraus kein genügender Anhalt für ein Verschulden der Kahnbesatzung ergebe, daß insbesondere der Kahnführer aufgrund der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 4 der Binnenschiffahrtspolizeiverordnung vom 12. April 1939 RGBl. II S. 655) es nicht als notwendig habe ansehen müssen, die Mitte des Fahrwassers zu benutzen. Es würde eine Überspannung der Sorgfaltspflicht bedeuten, wenn man eine Verpflichtung des Schiffers annehmen wollte, sich in der Mitte des Fahrwassers zu halten, obwohl er das Fahrwasser in der durch Bober bezeichneten Breite als ausreichend tief ansehen durfte und Untiefen für ihn nicht erkennbar waren. Hiervon abgesehen, hat der Berufungsrichter auch die Angaben des Schiffers über seinen Abstand von der Boberlinie, bei deren Zugrundelegung sich der Kahn zur Zeit des Unfalls nach Meinung des Sachverständigen etwas rechts von der Fahrwassermitte befunden haben würde, für nicht widerlegt erachtet.

Die Revision ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

Die Kosten des erfolglos eingelegten Rechtsmittels fallen der Klägerin nach § 97 ZPO zur Last mit Ausnahme der durch die Nebenintervention verursachten Kosten, die dem Nebenintervenienten auferlegt werden, § 101 Abs. 1 ZPO.

---

**47. 1. Nach § 92 BSchG in Verbindung mit §§ 736, 738 HGB muß sich der Eigentümer eines bei dem Zusammenstoß mit Schiffen eines anderen Schleppzuges beschädigten Anhangkahns entgegenhalten lassen, daß die Besatzung des ihm ebenfalls gehörenden Schleppers des Anhangkahns ein für den Unfall ursächliches Mitverschulden trifft.**