

99. Hat bei Schiffszusammenstößen der sog. Prima-facie-Beweis die Kraft einer gesetzlichen Vermutung; oder kann er schon durch Wahrscheinlichkeitsmomente ausgeräumt werden? Ist ein Rückmanöver fehlerhaft, wenn Unsicherheit über den Kurs des Gegenseglers besteht? Ist die Steuerwirkung der reversierenden Schraube beim Rückwärtsfahren eines Dampfers in Betracht zu ziehen? Kurshalten im engen und gewundenen Fahrwasser.

I. Zivilsenat. Ur. v. 21. November 1908 i. S. Ho. (M.) w. Ha. (Wettl.).
Rep. I. 638/07.

- I. Landgericht Stettin, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 3. Juni 1903 früh gegen 1 Uhr. fand bei gut feuersichtigem Wetter und steifer NW-Brise auf der Oder bei Kragwied (unweit Stettin) zwischen der aufwärtssegelnden Yacht des Klägers „Anna“

und dem vom Beklagten als Zwangslotfen geführten, nach See fahrenden Dampfer „Carlschamm“ ein Zusammenstoß statt, indem der „Carlschamm“ in die Backbordseite der „Anna“ hineinfuhr und diese schwer beschädigte. Im Augenblicke der Kollision befanden sich beide Schiffe in der Nähe des linken Flußufers, und zwar lag der „Carlschamm“ quer zum Fahrwasser.

Nach der Darstellung des Klägers war die „Anna“ beständig am linken Ufer aufwärts gefegelt. In der Nähe zweier bei Stragwied an diesem Ufer verläuten Rähne sei plötzlich der „Carlschamm“ mit einer scharfen Wendung vom rechten Ufer her auf sie zu gekommen und habe diese Richtung auch trotz lauten Zurufes beibehalten.

Dagegen war nach der Darstellung des Beklagten die „Anna“ dem „Carlschamm“ auf der östlichen (rechten) Flußseite, ihm ihr grünes Licht an Steuerbord zeigend, entgegengekommen. Das grüne Licht sei dann verschwunden, was er auf ein Gieren des Seglers zurückgeführt habe. Er habe darauf die Maschine des Dampfers auf „langsam“ stellen und Linksruder geben lassen, was durch zwei kurze Töne mit der Dampfpeife signalisiert worden sei. Jetzt sei aber schon das rote Licht des Seglers in Sicht gekommen, und er habe darauf stoppen und rückwärts gehen lassen. Da nun der Dampfer an sich die Neigung nach links gehabt und außerdem eine linksschlagende Schraube geführt habe, sei er durch das Rückwärtschlagen ganz nach links hinübergedreht. Der in voller Fahrt seinen Bug kreuzende und von ihm getroffene Segler habe ihn dann vollends in die Querlage gedrängt.

Der Kläger schrieb die Schuld an dem Unfalle lediglich dem Beklagten zu und beantragte, ihn zur Erstattung des Schadens zu verurteilen. Der Beklagte bestritt jedes Verschulden.

Das Landgericht erklärte den Grund des Klagenanspruches für gerechtfertigt. Dagegen wies das Oberlandesgericht die Klage ab. Auf die Revision des Klägers wurde das Berufungsurteil aufgehoben, und die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Gründe:

... Auch von der tatsächlichen Feststellung des Bordrichters aus erheben sich Bedenken gegen seine Begründung.

Freilich kann der Revision darin nicht ohne weiteres beigetreten werden, daß die Beweislast verkannt sei, weil der Beklagte angeführt

der Situation im Augenblicke der Kollision den Beweis hätte führen müssen, daß ihn kein Verschulden treffe, das Berufungsgericht sich mithin in dieser Beziehung nicht mit einer bloßen Wahrscheinlichkeit hätte begnügen dürfen. Die erwähnte Situation begründete zwar einen Prima-facio-Beweis für das behauptete Verschulden des Beklagten. Beide Schiffe befanden sich auf der linken Stromseite, und der Dampfer hatte dort den Segler angerannt. Der Verdacht eines Verstoßes gegen die Artt. 20 und 25 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 auf seiten des Dampfers war daher an sich begründet. Die Folge ist aber nicht die, daß eine gesetzliche Vermutung für das Verschulden des Beklagten streitet, welche diesem den vollen Gegenbeweis auferlegt. Vielmehr sind eine solche und ähnliche Präsumtionen bei der Beratung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, zum Teil im Widerspruche mit dem preussischen Entwurfe, ausdrücklich abgelehnt worden, und es wurde nur die jetzt in § 737 H.G.B. enthaltene gesetzliche Vermutung aufgenommen (Protokolle S. 2788 flg.). Die von der Rechtsprechung gewohnheitsrechtlich ausgebildeten Regeln über den Prima-facio-Beweis in Kollisionsfällen können somit dem Gesetze gegenüber nur die Bedeutung haben, daß derjenige, gegen den der Verdacht eines Verschuldens besteht, zu seiner Exculpation Momente beibringen muß, durch die der Verdacht entkräftet wird, mag auch die bloße Möglichkeit seines Verschuldens nicht ausgeschlossen sein.

Auf diesen Standpunkt hat sich aber das Berufungsgericht gestellt; denn es lehnt ab, aus der im Augenblicke der Kollision bestehenden Situation den an sich gebotenen Schluß auf ein Verschulden des Beklagten zu ziehen, weil es dessen Darstellung der Vorgänge, die zu dieser Situation geführt haben, auf Grund der Beweisaufnahme, gegenüber der abweichenden Darstellung des Klägers, für die wahrscheinlichere hält, und demzufolge das Gesamtereignis an Hand der Darstellung des Beklagten rechtlich würdigt. In der That muß der Prima-facio-Beweis eines Verschuldens des Beklagten für beseitigt gelten, wenn dieser auch nur die Wahrscheinlichkeit eines Gesamterganges darthut, in dem kein Verschulden auf seiner Seite zu erblickt ist. Den strengen Gegenbeweis verlangen hieße dem Prima-facio-Beweise die Bedeutung einer gesetzlichen Vermutung beilegen, die ihm nicht zukommt.

Dem Borderrichter kann daher aus dieser Behandlung der Sache kein Vorwurf erwachsen; vielmehr kann es sich nur fragen, ob er bei dem von ihm als wahrscheinlich unterstellten Hergange mit Recht jedes Verschulden des Beklagten verneint hat. In dieser Beziehung ist aber der Revision darin beizutreten, daß nach der eigenen Darstellung des Beklagten das Linksrudergeben des Dampfers „Carlshamm“ nicht ohne weiteres gerechtfertigt erscheint, vielmehr dem Beklagten prima facie zum Verschulden gereicht. Er ließ nämlich nicht, wie man nach der Urteilsbegründung vermuten könnte, Linksruder geben, als er das grüne Licht des Seglers erblickte, sondern, wie er ausdrücklich erklärt hat, erst nachdem das grüne Licht zu verschwinden schien und dann völlig verschwunden war. In diesem Momente konnte aber das Rudergeben nicht mehr mit der Erwägung gerechtfertigt werden, daß es zweckmäßig sei, die seitliche Entfernung beider Schiffe voneinander zu vergrößern. Vielmehr war die Sachlage nunmehr so ungewiß geworden, daß jedes Ruderlegen fehlerhaft war, da es dem demnächst sich als erforderlich herausstellenden Manöver vorgriff und es unter Umständen in seiner Wirkung beeinträchtigen mußte. Das Verschwinden des grünen Lichtes ohne weiteres aus einem Gieren des Seglers zu erklären, war unvorsichtig; denn es konnte mindestens ebensogut in einer Wendung des Seglers seinen Grund haben. Tatsächlich wurde diese Wendung unmittelbar nach dem Linksruder für den Dampfer durch Erscheinen des roten Lichtes des Seglers ersichtlich. Glaubte der Beklagte beim Verschwinden des grünen Lichtes sofort etwas tun zu müssen, so stand ihm Stoppen oder Rückwärtsgehen zur Verfügung; ob dies geboten war, läßt sich, da der Borderrichter die Entfernung nicht feststellt, nicht beurteilen.

Aus diesem Grunde unterliegt das Urteil der Aufhebung.

Es erscheint aber ferner nach der Feststellung des Borderrichters nicht ausgeschlossen, daß die Kollision mit darauf beruht, daß der Kopf des Schiffes beim Rückwärtsgang der Maschine unter der Wirkung der linksdrehenden Schraube, während das Schiff selbst noch in Vorwärtsbewegung war, heftig nach Backbord ausschlug. . . . Unterstellt man dies, so bliebe zu erörtern, ob der Beklagte gewußt hat oder wissen mußte, daß das Schiff eine linksdrehende Schraube hatte, und ob er nicht, wenn er überhaupt unter diesen Umständen reverteren ließ, statt durch einfache Umlegung des Ruders nach

rechts der begonnenen Linksdrehung entgegenzuwirken, beim Reversieren das Ruder hart links hätte legen sollen, um die scharfe Wendung des Schiffes nach links zu verhüten.

Vgl. hierzu Hans. Ger.-Btg. 1895 Hauptbl. Nr. 29; Deutsche Naut. Zeitschr. Hansa 1894 S. 319; Busley, Die Schiffsmaschine Bd. 2 S. 866 flg.; Dick u. Kretschmar, Handbuch der Seemannschaft 3. Aufl. Bd. 2 S. 431, 432.

Endlich rügt die Revision in prozessualer Beziehung mit Recht die Übergehung eines nicht ohne weiteres unwesentlichen Punktes. Der Kläger hatte geltend gemacht, daß der scheinbare Widerspruch in den Zeugenaussagen, wonach einerseits die „Anna“ am linken Ufer aufwärts gegangen, andererseits ihr grünes Licht vom „Carls-hamm“ an Steuerbord gesichtet sei, ihre Erklärung in der Biegung fände, die die Oder an der fraglichen Stelle mache, und mit der der Beklagte hätte rechnen müssen. Unterstellt man einen solchen Sachverhalt, so muß die Gesamtbeurteilung selbstverständlich eine andere werden, als wenn man annimmt, daß die „Anna“ am rechten Ufer fuhr und dann unvermutet mit Rechtsruder den Kurs des „Carls-hamm“ kreuzte. Insbesondere kommt dann ferner in Betracht, daß im engen und gewundenen Fahrwasser Kurshalten regelmäßig bedeutet: derjenigen Seite des Fahrwassers folgen, auf der man sich befindet.

Vgl. Urteil des R.G.'s vom 31. Januar 1903, Hans. Ger.-Btg. 1903 Hauptbl. Nr. 58; Jurist. Wochenschr. 1898 S. 229.“