

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 109/65

URTEIL

Verkündet am
18. Dezember 1967
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Chemischen Werke H [REDACTED] Aktiengesellschaft, vertreten durch
den Vorstand in M [REDACTED] (Kr. R [REDACTED]),

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

VTG Vereinigte T [REDACTED] und Tr [REDACTED] GmbH,
Ha [REDACTED], Neue Pa [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihre
Geschäftsführer, daselbst,

Streithelferin,

- Prozeßbevollmächtigter II. Instanz:
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED],
D [REDACTED]-Ru [REDACTED], Haf [REDACTED]straße [REDACTED] -

gegen

die N.V.Ma [REDACTED] tot Exploitatie van Tanklichters,
Directie: PHs, van C [REDACTED] N.V., Rotterdam/Holland,
W [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Dezember 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Fleck und Stimpel für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts in Köln vom 30. März 1965 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das im Eigentum der Klägerin stehende Motortankschiff "D [REDACTED]" transportierte etwa 250 t Hexan nach Marl-Hüls, wo die Beklagte am Wesel-Datteln-Kanal eine Löschanlage für flüssige Brennstoffe unterhält. Dem Transport lag ein Frachtvertrag zwischen der Beklagten und der Rhein-See-Fracht GmbH in Düsseldorf zugrunde. Diese hat ihre Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte an die Klägerin abgetreten. Der von der Klägerin ausgestellte Ladeschein vom 17. August 1960 wurde von der Beklagten angenommen und unterschrieben. Am 22. August 1960 wurde das Hexan an der Löschanlage der Beklagten von der Schiffspumpe, die von dem 720 PS starken Dieselmotor der "D [REDACTED]" angetrieben wurde, über eine Schlauchleitung in zwei Kesselwagen gepumpt, die die Streithelferin an die Beklagte vermietet hatte. Von den Kesselwagen befand sich der eine auf der Höhe des Vorschiffs und der andere auf der des Achterschiffs von MTS "D [REDACTED]". Bei letzterem Wagen tropfte an dem Schlauchanschluß etwas Hexan heraus, wes-

halb einer der Arbeiter der Löschmannschaft mit einem Messinghammer auf einen Nocken der Überwurfmutter der Schlauchleitung schlug, um sie fester anzuziehen. Plötzlich flog die Spindel des zum Einfüllen benutzten Entleerungsventils des Kesselwagens heraus. Das Hexan spritzte in starkem Strahl in die Luft und auf das Achterdeck von "D [REDACTED]", so daß das Schiff in einen dichten Hexannebel eingehüllt war. Das Hexan geriet dabei über den Ansaugstutzen in die Schiffsmaschine, wodurch diese immer schneller lief und dabei zu Schaden kam, bevor sie abgestellt werden konnte. Bei Beginn des Löschvorganges war der Vorarbeiter S [REDACTED], der Leiter der Löschmannschaft, von der Unfallstelle abwesend, da er mit dem Sicherheitsingenieur der Beklagten telefonierte.

Die Klägerin hat behauptet: Die Schiffspumpe habe mit einem Druck von 2 atü das Hexan in die Kesselwagen gepumpt. Der Unfall sei durch den Schlag auf den Nocken der Schlauchleitung vor dem Ventil, dessen Hebel nicht festgestellt gewesen sei, entstanden. Der Steuermann Sp [REDACTED], der am Fallventil der Schiffspumpe gestanden habe, habe dieses sofort geöffnet, worauf das Hexan infolge des Abfalls des Drucks in der Schlauchleitung nicht mehr aus der Schadensstelle herausgeschossen, sondern infolge des Rücklaufs aus dem Kessel nur noch herausgesprudelt sei. Die Klägerin beziffert ihren Schaden, dessen Ersatz sie mit der Klage verlangt, auf 203.286,42 hfl.

Die Beklagte hat jede Schadensersatzpflicht bestritten und u.a. behauptet: Der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß die Stellschraube, die die Spindel des Ventils festhalten sollte, völlig abgeschliffen gewesen sei, so daß die Spindel dem 2,5 atü betragenden Druck



des Hexans nicht standgehalten habe. Für den Verschleiß der Schraube, der ohne Ausbau und Zerlegung des Ventils nicht erkennbar gewesen sei, sei sie nicht verantwortlich.

Die Stellschraube wurde unstreitig von den Schlossern der Beklagten nach dem Unfall gegen eine neue ausgetauscht und weggeworfen.

Die Streithelferin der Beklagten hat vorgetragen: Es sei Sache des Schiffsführers von "D[REDACTED]" gewesen, den Motor abzustellen, als er die Undichtigkeit am Kesselwagen gesehen habe. Erst recht habe er das veranlassen müssen, bevor die Überwurfmutter mit dem Hammer angezogen worden sei. Bei Gegenstrombefüllung über das Entleerungsventil - statt über den Dom - dürfe ein Druck von 1,5 atü nicht überschritten werden. Tatsächlich müsse mit mehr als 4,5 atü gepumpt worden sein. Der Kesselwagen einschließlich des Entleerungsventils sei zuletzt Ende Januar 1958 untersucht worden. Die nächste bahnamtlich vorgeschriebene Hauptuntersuchung sei erst im Januar 1961 fällig gewesen. Sie habe somit von sich aus alles Erforderliche zur Vermeidung des Unfalles getan.

Das Schiffsgerichtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Mit der Revision will die Beklagte die Klageabweisung erreichen. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist prima facie zu der Überzeugung gekommen, die Beklagte habe den Unfall schuldhaft herbeigeführt. Der Kesselwagen sei, so führt das Berufungsgericht aus, bis zum Hammerschlag auf den Nocken der Überwurfmutter bereits etwa halbvoll gewesen. Durch den Hammerschlag sei das Entleerungsventil erschüttert worden. Wenn der Betätigungshebel des Ventils nicht durch die dazu bestimmte Vorrichtung festgestellt sei, schließe sich das zum Befüllen benutzte Entleerungsventil infolge der Erschütterung und des Fülldruckes selbsttätig. Dann entstehe im Ventil ein Überdruck, der die Spindel herausdrücken könne. Nur Sekunden nach dem Hammerschlag sei die Ventilspindel herausgeflogen und das Hexan in die Luft gespritzt, wodurch die Schiffsmaschine schwer beschädigt worden sei. Damit sei der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Hammerschlag und dem Unfall solchermaßen augenfällig geworden, daß der Erstrichter mit Recht von einer Beweislastumkehr der Beklagten ausgegangen sei. Für die Ursächlichkeit des Hammerschlags spreche auch, daß der gleichzeitige Füllvorgang des anderen, beim Vorschiff stehenden Kesselwagens, wo kein Hammerschlag geführt worden sei, unfallfrei verlaufen sei.

Die Revision kann mit ihren Angriffen gegen diese Ausführungen keinen Erfolg haben.

1. Die Revision sieht einen Widerspruch darin, daß im Berufungsurteil in anderem Zusammenhang ausgeführt wird, das Anziehen der Überwurfmutter mit dem Hammer sei, wenn der Anschluß nicht dicht sei, eine durchaus

geläufige Maßnahme, ohne die man nicht zurechtkomme. Dabei verkennt die Revision den Sinn der Ausführungen des Berufungsurteils. Nicht den Hammerschlag als solchen legt das Berufungsgericht der Beklagten zur Last, sondern die Umstände, unter denen dieser Schlag ausgeführt worden ist. Der Schlag konnte nach der Überzeugung des Berufungsgerichts wie auch des Schiffahrtsgerichts nur deshalb die verhängnisvolle Wirkung haben, weil der Ventilhebel beim Füllen nicht festgestellt worden sei. Nun meint zwar die Revision, das angefochtene Urteil habe nur dann auf Anscheinsbeweis gestützt werden können, wenn im Urteil - wie nicht - festgestellt worden wäre, daß der Hebel nicht durch die dazu bestimmte Vorrichtung festgehalten worden sei. Es kann dahingestellt bleiben, ob nur unter dieser Voraussetzung die Annahme eines typischen Verlaufs gerechtfertigt wäre. Denn hier greifen, da die Klägerin ihren Schadensersatzanspruch auch auf die ihr vom Frachtführer abgetretenen vertraglichen Ansprüche stützt, nicht die Grundsätze des Anscheinsbeweises, sondern die der Beweislastumkehr Platz. Das ergibt sich aus folgendem: Flüssigkeiten wie Hexan in den Tanks der Tankschiffe gehören zu den losen Gütern, da sie keiner besonderen Verstaung bedürfen (Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl., BSchG § 41 Anm. 2 b). Nach § 56 BSchG hat mangels anderweiter Vereinbarung der Empfänger lose Güter in dem Schiff abzunehmen und die weitere Entladung zu bewirken. Zwar hatte hier das Schiff das Hexan in den Kesselwagen zu pumpen. Den Kesselwagen mit seinen Einrichtungen, zu denen das Entleerungsventil gehört, sowie den Abfüllschlauch (Schriftsatz der Beklagten vom 12. Juni 1962 S. 6) hatte aber die Beklagte zu stellen; ebenso hatte sie den Schlauch an den Kesselwagen anzuschließen und hat dies auch getan. Sie hatte gegenüber dem Frachtführer die vertragliche Pflicht, den Kes-

selwagen mit seinen Einrichtungen und den Abfüllschlauch in verkehrssicherem Zustand bereitzustellen und den Schlauch an den Kesselwagen ordnungsgemäß anzuschließen. Die unmittelbare Schadensursache, das Herausspritzen des Hexans, liegt im wesentlichen im Gefahrenbereich der Beklagten, im Gefahrenbereich der Klägerin nur insoweit, als der Schiffsführer das Hexan in den Kesselwagen zu pumpen hatte. Dabei soll er nach der Behauptung der Nebenintervenantin mit einem 4,5 atü übersteigenden Druck gearbeitet haben. Steht dieser Behauptung schon die Einlassung der Beklagten im Schriftsatz vom 12. Juni 1962 S. 3 entgegen, der Druck habe 2,5 atü betragen, so hat das Berufungsgericht auf Grund der Beweisaufnahme darüber hinaus rechtsfehlerfrei festgestellt, der Druck habe nur 2 atü betragen; wenn aber nur mit 1,5 atü hätte gepumpt werden dürfen, so wäre es Sache der Beklagten gewesen, die Schiffsführung, die hiervon keine Kenntnis haben könne, darauf hinzuweisen. Scheidet somit eine Verantwortlichkeit der Klägerin für die unmittelbare Schadensursache aus, so hat nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen (BGHZ 27, 236, 238, ferner die weiteren Zitate bei Palandt, BGB 26. Aufl. § 282 Anm. 1) die Beklagte zu beweisen, daß diese Schadensursache von ihr nicht schuldhaft herbeigeführt worden ist. Dazu gehört, daß sie beweist, daß der Hebel im Zeitpunkt des Hammerschlages ordnungsgemäß festgelegt war. Für ihre dahingehende, von der Klägerin bestrittene Behauptung ist sie beweisfällig geblieben.

War der Hebel nicht festgelegt, so liegt darin ein Verschulden der beteiligten Arbeiter, für das die Beklagte nach § 278 BGB einzustehen hat.

2. Das Berufungsgericht stützt seine Darlegungen über die selbständige Schließung des Entleerungsventils

bei Erschütterungen auf die Augenscheinseinnahme des Erstrichters, der sich die Arbeitsweise des Ventils durch Techniker hat erläutern lassen. Die Revision rügt, diese Erläuterungen hätten nicht verwertet werden dürfen, da die Techniker nicht als Zeugen oder Sachverständige vernommen worden seien. Die Rüge geht fehl. Der Richter kann sich die Sachkunde über technische Vorgänge auf jede ihm geeignete Weise verschaffen (Baumbach/Lauterbach, ZPO 29. Aufl. Übersicht Anm. 2 A vor § 402). Der Zuziehung eines Sachverständigen bedarf es erst, wenn dem Richter sein eigenes Wissen, das er besitzt oder sich auf irgendeine Weise erwirbt, keine genügende Klarheit über den technischen Vorgang gibt. Die Revision greift auch nicht die Ausführungen im Berufungsurteil über die Arbeitsweise des Ventils an. Sie macht sich nur die Behauptung der Beklagten zu eigen, das Heraus-schleudern der Spindel könne auch auf andere Weise erklärt werden; in der Rohrleitung und im Ventil stellten sich nämlich dem Produkt Strömungswiderstände entgegen, die im Ventilgehäuse einen gewissen Druck hervorriefen. Diesem Einwand ist das Berufungsgericht mit der zutreffenden Erwägung begegnet, daß das Entleerungsventil überhaupt nicht zum Füllen hätte benutzt werden dürfen, wenn eine solche Druckbildung das Herausdrücken der Spindel habe zur Folge haben können. Soweit die Beklagte im Schriftsatz vom 11. September 1964 S. 3 die erhöhte Druckbildung im Entleerungsventil damit erklären will, daß das Bodenventil nicht ganz geöffnet gewesen sei, kann sie das nicht entlasten. Sie ist selbst dafür verantwortlich, daß dieses Ventil nicht verkehrssicher war, da es sich unbestritten nicht bewegen ließ (Aussage v.d.Hoeven, ferner Schriftsatz der Klägerin vom 8. Juli 1964 S. 2).

II. Im angefochtenen Urteil wird festgestellt, die Stellschraube, die in eine Aussparung am unteren Ende der Spindel eingreift und dadurch die Spindel festhält, sei in ihrem eingreifenden Teil fast ganz verschlissen gewesen und habe daher der Spindel keinen Halt mehr geben können. Das Berufungsgericht hat Bedenken, ob dieser Umstand den Unfall herbeigeführt hat. Gleichwohl unterstellt es zugunsten der Beklagten deren Behauptung als richtig, der Verschleiß der Stellschraube sei für das Herausfliegen der Spindel allein ursächlich gewesen. Auch für diesen Fall hält es die Schadensersatzpflicht der Beklagten für gegeben, da ihr mangelnde Sorgfaltspflicht bei der Überwachung der von ihr der Klägerin zur Verfügung gestellten Löschgerätschaften vorzuwerfen sei. Die Beklagte besitze auch eigene Kesselwagen und halte für Reparaturzwecke in ihrem Schlossereibetrieb solche Stellschrauben vorrätig. Den Schlossern der Beklagten sei bekannt, daß die Stellschrauben durch mechanische Einflüsse und durch Korrosion dem Verschleiß unterliegen. Im Betrieb der Firma Waggon-Reparatur-G.m.b.H., in dem die letzte Hauptuntersuchung des Kesselwagens durchgeführt worden sei, müßten in 99 von 100 Fällen bei der Hauptuntersuchung die Stellschrauben durch neue ersetzt werden, weil sie in aller Regel verschlissen seien. Der Verschleiß sei von der Art des Füllgutes abhängig. Wenn ein so wichtiges Teil des Ventils wie die Stellschraube in solchem Maß dem Verschleiß ausgesetzt sei und sich dessen Umfang und zeitlicher Eintritt u.a. auch nach der Art des Füllgutes richte, so könne sich die Beklagte nicht darauf berufen, sie habe von dem Verschleiß nichts wissen können und sich auf die Streithelferin verlassen, für deren Verschulden sie im übrigen ebenfalls nach § 278 BGB einzutreten hätte. Dabei sei zu berücksichtigen, daß seit der letzten Hauptuntersuchung, bei der die Stellschraube aller Wahrscheinlichkeit

nach ausgewechselt worden sei, bereits 32 Monate vergangen seien. Darauf, daß die Hauptuntersuchung bahnamtlichersseits nur alle 36 Monate vorgeschrieben sei, könne sich die Beklagte nicht berufen, da diese Anordnung dazu diene, den Belangen und Sicherheitserfordernissen der Bundesbahn zu entsprechen. Wenn sich die Beklagte auf diese Fehlerquelle, die untergeordneten Fachleuten geläufig sei, nicht eingerichtet habe, so liege darin ein Organisationsmangel. Es hätte der Zeitpunkt für die Untersuchung je nach dem Umfang der durch das Füllgut bedingten Korrosion festgelegt werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Das Revisionsgericht tritt diesen Ausführungen in vollem Umfang bei. Die Beklagte kann nicht damit gehört werden, daß die Schadhaftheit der Stellschraube von außen nicht erkennbar gewesen sei. Gleichgültig, ob Mietwagen oder eigener Wagen, muß sie für den verkehrssicheren Zustand der zur Entleerung gestellten Wagen sorgen. Wenn das Berufungsgericht im Zusammenhang mit dem starken Verschleiß von Stellschrauben die Äußerung von Technikern anführt, die nicht als Zeugen gehört worden sind, so ist dies ein zusätzlicher und überflüssiger Hinweis, da sich das Berufungsgericht bereits auf Grund der Zeugenaussage des Schlossers B. [REDACTED] seine Überzeugung gebildet hat. Im übrigen bedarf es zu den Ausführungen der Revision, die sich teilweise auf die mit dem Vortrag der Beklagten in Widerspruch stehenden Behauptungen der Nebenintervenientin (§ 67 ZPO) stützen, keiner Stellungnahme.

III. Bei dieser Sach- und Rechtslage kommt es nicht darauf an, ob eine den Unfall herbeiführende Verletzung der Sorgfaltspflicht der Beklagten darin lag, daß der für das Löschen verantwortliche Vorarbeiter Schubert beim Löschvorgang nicht anwesend war.

IV. Ohne Rechtsfehler verneint das Berufungsgericht ein Mitverschulden der Schiffsführung bei der Entstehung des Schadens.

1. Die Beklagte hat die Ansicht vertreten, die Schiffsführung habe den Unfall dadurch schuldhaft herbeigeführt, daß sie den Schiffsmotor und damit die Schiffspumpe nicht bereits abgestellt habe, als das Hexan aus dem Schlauchanschluß herausgetropft sei; denn die Tropfstelle habe sich nur 6 bis 8 m vom Ansaugstutzen der Schiffsmaschine entfernt befunden. Die Revision meint, bei dem niedrigen Flammpunkt des Hexans von 21° , der unter der Tages-temperatur gelegen habe, habe es sich um einen gefährlichen Zustand gehandelt, der das Abstellen der Pumpe erfordert habe; auch bei § 823 BGB genüge die allgemeine Vorstellung eines schädlichen Erfolges; der später eingetretene Erfolg müsse nicht voraussehbar gewesen sein.

Der Ansicht der Revision ist nicht zuzustimmen. Die Verletzung der Sorgfaltspflicht in eigenen Angelegenheiten, von der § 254 BGB ausgeht, führt nur dann zu einer Minderung oder einem Wegfall der Schadensersatzpflicht des Schädigers, wenn diese Verletzung den Geschädigten bei Schädigung eines gleichartigen fremden Lebensinteresses schadensersatzpflichtig machen würde. Das bedeutet, daß für die Anwendung des § 254 BGB die Voraussetzungen der §§ 823 ff BGB - von der Person des Geschädigten abgesehen - gegeben sein müssen. Da die Verletzung eines Schutzgesetzes (§ 823 Abs. 2 BGB) im vorliegenden Fall nicht in Frage steht, hat daher das Berufungsgericht darauf abgestellt, ob das Tropfen des Hexans eine konkrete Gefahr für den später beschädigten Schiffsmotor darstellte und deshalb der Motor zur Wahrung der Sorgfalt in eigener Angelegenheit hätte abgestellt werden müssen, nicht aber

darauf, ob ein solches Abstellen wegen der leichten Entflammbarkeit des Hexans geboten gewesen wäre. Da das Tropfen des Hexans keine Gefahr für das Schiff und im besonderen für den Motor darstellte, kommt es nicht darauf an, ob das Abstellen des Motors aus allgemeinen Sicherheitsgründen geboten gewesen wäre.

2. Die Revision macht sich den Vorwurf der Nebenintervenientin zu eigen, es sei mit einem 4,5 atü übersteigenden Druck gepumpt worden, da nach angestellten Versuchen nur bei einem solchen Druck die Spindel herausspringe, während sie sich bei einem Druck von 2 atü selbst dann nicht bewege, wenn die Stellschraube überhaupt fehle. Die Rüge kann schon deshalb keinen Erfolg haben, weil die Beklagte selbst den Druck mit nur 2,5 atü angegeben hat. Im übrigen hat das Berufungsgericht die Anstellung eines solchen Versuchs ohne Rechtsfehler als ungeeignetes Beweismittel angesehen, weil weder das Ventil im ganzen in seinem damaligen Zustand noch die (inzwischen weggeworfene) Stellschraube zur Überprüfung zur Verfügung stehen. Hiernach hat das Berufungsgericht auf Grund der Beweisaufnahme ohne Rechtsverstoß angenommen, daß der Druck lediglich 2 atü betragen habe. Wenn die Revision weiter meint, bei der Befüllung durch das Entleerungsventil dürfe mit keinem höheren Druck als 1 atü gepumpt werden, so hat das Berufungsgericht mit Recht darauf hingewiesen, davon habe die Schiffsführung keine Kenntnis haben können, es sei Sache der Beklagten gewesen, die Schiffsführung hierauf hinzuweisen. Dem Vortrag der Revision steht auch hier entgegen, daß der gleichzeitige Entladungsvorgang zum zweiten Kessel sich einwandfrei vollzogen hat.

3. Die Ausführungen des Erstrichters, auf die das Berufungsgericht Bezug nimmt, zur Einstellung des Sicherheitsumlaufventils der Schiffspumpe und zum Fehlen eines sog. Ex-Schutzes gegen das Ansaugen feuergefährlicher Gase sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

4. Nach dem Herausspritzen des Hexans wurde nach der Feststellung im angefochtenen Urteil sofort die Pumpe durch Öffnen des Fallventils der Pumpe stillgelegt. Ohne Erfolg rügt die Revision, daß die Schiffsmaschine nicht sofort abgestellt worden sei. Hierzu führt das Berufungsgericht aus: Der Matrose, der im Ruderstuhl gestanden habe (während der Schiffsführer sachgemäß seinen Standort zwischen dem Regelventil der Schiffspumpe und dem Ruderstuhl eingenommen gehabt habe), habe die Gefahr, die der Schiffsmaschine durch den Hexannebel gedroht habe, nicht sofort erkannt, was ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden könne. Für den Schiffsführer habe kein Anlaß bestanden, die Schiffsmannschaft vorher entsprechend zu belehren, da er mit einem solchen Unfall nicht habe zu rechnen brauchen. Das Schiff sei sogleich in einen dichten und stark stinkenden Nebel eingehüllt worden. Bis sich der Schiffsführer zum Ruderstuhl habe herantasten können, sei die Maschine, die immer schneller gelaufen sei, bereits festgebrannt gewesen. Eine schuldhafte Verzögerung könne unter diesen Umständen nicht festgestellt werden. Diese Ausführungen sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

V. Hiernach ist die Revision unbegründet. Sie ist daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Fleck

Stimpel