

Verkündet
am 5. Mai 1960

2122 017

■, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Reederei, Spedition und Kiesbaggerei L ■ AG
in D ■, S ■ straße ■, vertreten durch den
Vorstand,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

gegen

den Schiffseigner Eduard W ■, Kahn "F ■",
U ■ bei B ■,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. Mai 1960 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Heidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr, Liesecke
und Hill

für Recht erkennt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düssel-
dorf vom 9. Juli 1958 wird auf Kosten der Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigentümer und Führer des Schleppkahnes "F[REDACTED]". Die Beklagte betreibt eine Kiesbaggerei, Spedition und Reederei.

Der Kläger schloß am 16. Oktober 1954 durch Vermittlung des Schiffer- Betriebsverbandes Jus et Justitia in Duisburg-Ruhrort mit der Beklagten einen Frachtvertrag. Über diesen ist ein "Frachtvertrag (Deutsche Rheincharter)" mit gleichem Datum ausgestellt worden. Der Kläger verpflichtete sich, eine Partie Kiesabbrände von den B[REDACTED]-Werken in Ürdingen nach der Kupferhütte in Duisburg zu verbringen. Der Kahn wurde am 19. Oktober 1954 beladen und am folgenden Tage in Duisburg gelöscht. Am 24. November 1954 stellte der Kläger bei einer Untersuchung fest, daß die Muttern von den Klappen abgefressen waren und der Schiffsboden und die Nieten starke Korrosionsschäden zeigten.

Der Kläger hat behauptet, aus den feuchten Kiesabbränden habe sich Schwefelsäure entwickelt, diese habe die Schäden verursacht. Die Kiesabbrände seien so feucht gewesen, daß in mehreren Laderäumen 3 - 4 cm hoch dunkelgrünes Wasser gestanden habe. Die übermäßige Feuchtigkeit habe er nicht sofort erkennen können. Er habe 1954 bis zu der hier fraglichen Reise nur Kohlen, Koks, Brikett und trockene Abbrände, nachher nur trockenes Erz und Kohlen befördert. Sein Kahn sei in einem ordnungsgemäßen, wohl konservierten Zustand gewesen. Auch in anderen Fällen hätten Kiesabbrände der B[REDACTED]-Werke an Kähnen um die gleiche Zeit ähnliche Schäden verursacht. Der Kläger hat ausgeführt, die Beklagte müsse

nach den Vorschriften des Schuldrechts Schadensersatz leisten. Für ein Verschulden der B- Werke müsse sie eintreten, weil diese als ihr Erfüllungsgehilfe tätig geworden seien (§ 278 BGB). Im übrigen gelte für das Vertragsverhältnis der Parteien die "Gefährdungshaftung". Der Kläger hat seinen Schaden insgesamt auf 19 128,50 DM beziffert. Er hat hiervon einen näher spezifizierten Teilbetrag von 6 100 DM eingeklagt.

Die Beklagte hat bestritten, daß die Schäden durch die Kiesabbrände entstanden und die Kiesabbrände übermäßig feucht gewesen seien. Sie hat ferner bestritten, daß der Boden des KAHNES in ordnungsgemäßem Zustand gewesen sei. Weiter hat sie behauptet, die Schäden könnten durch Salz und Purpurerze, die der Kläger vorher befördert habe, verursacht worden sein. Die Beschaffenheit der Abbrände habe sie nicht erkennen können. Die B- Werke könnten nicht als ihr Erfüllungsgehilfe angesehen werden. Für den Frachtvertrag gelte nicht die "Gefährdungshaftung".

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Im Berufungsverfahren hat der Kläger hilfsweise beantragt, die Beklagte zu verurteilen, die ihr aus seinem Schaden gegen die B- Werke in Leverkusen, Werk U, zustehenden Ansprüche an ihn abzutreten.

Das Oberlandesgericht hat den Hauptklageantrag dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest, daß die in den Kahn "F [REDACTED]" verladene Kiesabbrände die Beschädigungen an dem Schiffsboden hervorgerufen haben. Aus dem Tropfwasser der feuchten Kiesabbrände habe sich, wie das Berufungsgericht im Anschluß an die Gutachten der Sachverständigen Dr. Schaarwächter und Grossmann und des Chemischen Untersuchungsamtes der Stadt Duisburg ausführt, durch Oxydation freie Schwefelsäure gebildet und lösend auf den Metallgehalt der Abbrände und auf die Metallteile des Kahnes gewirkt, wie sich aus dem hohen Kupfergehalt des Wassers ergebe. Den von der Beklagten überreichten abweichenden Gutachten des Sachverständigen Dr. Antweiler ist das Berufungsgericht nicht gefolgt, da diesem Gutachter keine Wasserprobe aus dem Kahn zur Verfügung gestanden habe und diese Gutachten daher mehr zu rein abstrakten Folgerungen kämen, ohne für den Streitfall eine bestimmte Beurteilung abzugeben. Die Schwefelsäure habe zwar nur dort Schäden verursacht, wo der Schiffsboden ungeschützte Stellen aufgewiesen habe. Damit werde aber der Kausalzusammenhang nicht aufgehoben.

Es sei erwiesen, daß die Abbrände erhebliche Feuchtigkeit gehabt hätten. Nicht erwiesen sei, daß die Schäden durch Salze oder Purpurerze hervorgerufen worden seien; denn nach der Auskunft des Schifferbetriebsverbandes seien im Jahre 1954 mit dem Kahn keine Salze und nur trockene Erze befördert worden. Der Schiffsboden sei 1952 und teilweise noch 1954 ordnungsgemäß konserviert worden. Die Schäden seien überwiegend in Laderäumen entstanden, die mit neuen Platten versehen gewesen seien. Wenn in anderen Räumen

einzelne Platten repariert und mehrere durchgerostet gewesen seien, so könne dies nur in dem Verfahren über den Schadensbetrag berücksichtigt werden. Die Behauptung der Beklagten, das Bilgewasser sei nicht regelmäßig gelenzt worden, sei eine bloße Vermutung.

Die von der Revision gegen diese Feststellungen erhobenen Verfahrensrügen sind unbegründet.

Die Revision beanstandet, daß der gerichtliche Sachverständige Dr. Schaarwächter nicht vernommen worden ist. Im Schriftsatz vom 9. Juni 1958 S. 11, 12 hat die Beklagte die von ihr behauptete mangelhafte Imprägnierung und das ungenügende Lenzen des Bilgewassers unter Beweis gestellt "durch ergänzende Gutachten sowohl des Professors Dr. Antweiler ... wie des Dr. Schaarwächter ..., die zweckmäßig in gemeinsamer Erörterung und Verhandlung vor dem Senat abgegeben werden mögen." Dann könnten "insbesondere auch an die Sachverständigen ... sofort alle notwendig erscheinenden Fragen gestellt werden." Diese Ausführungen enthalten keinen bestimmten Antrag auf Vernehmung des gerichtlichen Sachverständigen, sondern lediglich eine Anregung, durch die in das Ermessen des Gerichts gestellt wurde, die beiden Gutachter einander gegenüberzustellen. Das Berufungsgericht hat nicht das Gesetz verletzt, wenn es dieser Anregung nicht folgte.

Das Berufungsgericht hat, mag auch seine Ausdrucksweise unklar sein, die Frage, ob der Schaden durch eine frühere Ladung Kupfererze und Salze verursacht worden sei, nicht auf die Beweislast abgestellt, sondern diese Behauptung der Beklagten als durch die Auskunft des Schifferbe-

triebsverbandes widerlegt angesehen.

Die Behauptung der Beklagten, das Bilgewasser sei nicht regelmäßig gelenzt worden, sieht das Berufungsgericht als eine bloße Vermutung an, für die die tatsächliche Grundlage fehlt. Das Gericht brauchte insoweit keinen Beweis zu erheben. Nach dem Gutachten ihres Sachverständigen Dr. Antweiler, auf das sich die Beklagte beruft, kann ein Schaden am Schiffsboden nur eintreten, wenn Tropfwasser und Bilgewasser längere Zeiträume im Schiffsboden stehen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts im Parallelprozeß Bo [REDACTED] gegen L [REDACTED] 7 U. 266/56 = II ZR 174/58 genügte ein Zeitraum von einer Woche, um die Lochfraßbildung am Schiffsboden herbeizuführen. Auch wenn unterstellt wird, daß der Kläger nicht alsbald nach der Löschung der Ladung der Kiesabbrände das Bilgewasser gelenzt hat, so wird hierdurch weder der Kausalzusammenhang zwischen dem schädlichen Tropfwasser der Ladung und dem eingetretenen Schaden ausgeschlossen noch ein Verschulden des Klägers begründet. Denn der Kläger brauchte nicht damit zu rechnen, daß sich infolge der Ladung schädliche Beimischungen im Bilgewasser gebildet hatten, so daß ein Unterlassen des kurzfristigen Lenzens des Bilgewassers alsbald nach der Löschung der Kiesabbrände nicht als eine Außerachtlassung der in eigenen Angelegenheiten zu beobachtenden Sorgfaltspflicht angesehen werden kann.

Die ordnungsgemäße Konservierung des Schiffsbodens hat das Berufungsgericht auf Grund der Aussagen des Zeugen Lu [REDACTED] und der Sachverständigen Emmig und Grotstollen festgestellt. Die Revision rügt, daß hierüber nicht die Zeugen V [REDACTED] und Dr. M [REDACTED] vernommen worden seien. Den Besichtigungsbericht im Gutachten des V [REDACTED], der auf Grund

von zwei Besichtigungen des Kahnes nach Schadenseintritt erstellt worden ist, hat die Beklagte in der mündlichen Verhandlung vorgelegt, ohne auf ihren Vernehmungsantrag zurückzukommen. Mit den Ausführungen des V[REDACTED] hat sich das Berufungsgericht eingehend auseinandergesetzt. Es hat dabei festgestellt, daß die Schäden überwiegend in den Räumen 4 und 5 entstanden, die mit neuen Platten versehen waren (was V[REDACTED] selbst in seinem Bericht ausführt). Vetter selbst hat übrigens angegeben, daß die Anfressungen eine rosa-gelbe Färbung, offenbar Kupferkristalle, zeigten, die sich aus der aus der Ladung abgetropften Flüssigkeit gebildet hätten. Er hält es für zweifelhaft, ob diese Anfressungen "in vollem Umfang" durch die Flüssigkeit verursacht worden seien, und meint, daß wegen des teilweise mangelhaften Zustandes des Kahnes die Schäden nur eine anteilmäßige Berücksichtigung finden könnten. Dem hat sich das Berufungsgericht nicht verschlossen, es hat aber diese etwaige Berücksichtigung rechtsfehlerfrei dem Betraysverfahren vorbehalten.

Dr. M[REDACTED], der an der ersten Besichtigung zusammen mit F[REDACTED], V[REDACTED] und Dr. R[REDACTED] teilgenommen hat, war von der Beklagten zu Beginn des Rechtsstreits als Zeuge für den schlechten Zustand des Kahnes zusammen mit V[REDACTED] benannt worden. Es wäre Sache der Beklagten gewesen, auf diesen Beweisantritt zurückzukommen, und zwar mit spezifizierten Behauptungen, nachdem die Beweisaufnahme ergeben hatte, daß die Schäden gerade in den Räumen 4 und 5 eingetreten waren, die mit neuen Platten versehen waren, was sich auch aus dem von der Beklagten vorgelegten Besichtigungsbericht des V[REDACTED] ergibt. Durch die Vorlage dieses Besichtigungsberichtes hat die Beklagte die darin enthalte-

nen Ausführungen sich zu eigen gemacht. Das Berufungsgericht hatte keinen Anlaß anzunehmen, daß die Beklagte ihre frühere Behauptung von dem völlig verwahrlosten Zustand des Kahnés auch hinsichtlich der Räume 4 und 5 aufrechterhalten und durch Dr. M. unter Beweis stellen wollte.

Die Revision hat nicht recht, wenn sie meint, der Kausalzusammenhang sei aufgehoben, weil der Schiffsboden ungeschützte Stellen aufgewiesen habe. Das Berufungsgericht läßt unentschieden, ob solche Stellen bereits vorher vorhanden waren oder erst durch die Säure hervorgerufen wurden. Es kommt hierauf auch nicht an. Auch wenn bereits früher ungeschützte Stellen vorhanden gewesen sein sollten, so hat doch nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Schaarwächter gerade die von den Kiesabbränden herrührende, im Bilgeraum des Kahnés befindliche grüngefärbte saure Lösung die Lochfraßbildung herbeigeführt und die Geschwindigkeit der Korrosion sehr stark erhöht. Das Berufungsgericht ist daher ohne Rechtsfehler zu der Überzeugung gekommen, daß die Schwefelsäure erst den Schaden endgültig ausgelöst habe. Ohne Bedeutung ist, ob im Laufe der Zeit auch durch gewöhnliches Bilgewater allmählich eine Korrosion eingetreten wäre.

Die Revision beanstandet, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß nach der Behauptung der Beklagten die verladenen Kiesabbrände handelsüblich gewesen seien, wofür sie die Zeugen Dr. R., T. und V. benannt habe. Dr. R. ist vernommen worden. Mit seiner Aussage hat sich das Berufungsgericht auseinandergesetzt. Der Zeuge hat den Feuchtigkeitsgehalt mit 17,82 % angegeben; das Berufungsgericht hätte seine Überzeugung von der Erheblichkeit des Feuchtigkeitsgehaltes noch zusätzlich damit begründen können,

daß nach der Bekundung dieses Zeugen der von ihm mitgeteilte Wassergehalt aus Proben stammte, die die Kupferhütte in Duisburg entnommen hat. Bei der Verladung in Ürdingen muß aber der Feuchtigkeitsgehalt noch höher gewesen sein, denn das Berufungsgericht hat gerade festgestellt, daß die grüne Färbung des Bilgewassers von dem Tropfwasser der Kiesabbrände herrührte. Von der Vernehmung des Zeugen T. hat das Berufungsgericht zutreffend mit der Begründung Abstand genommen, der Zeuge habe die Abbrände erst bei der Kupferhütte in Duisburg gesehen. V. war entgegen der Behauptung der Revision in dem von ihr angeführten Schriftsatz vom 9. Juni 1958 S. 9 und 10 nicht als Zeuge für die Handelsüblichkeit der verladenen Kiesabbrände benannt worden. Die Beklagte hat auch gar nicht behauptet, daß V. die Kiesabbrände gesehen habe.

Daß Kiesabbrände in größeren Mengen ständig mit Kähnen befördert werden, besagt nichts. Es kommt jeweils auf die konkreten Umstände des Einzelfalles an, ob die Kiesabbrände einen solchen Feuchtigkeitsgehalt und eine derartige chemische Zusammensetzung enthalten, daß hieraus eine Gefahr für das Schiff entsteht. Gerade aus dem Verladungszustand kann sich die Gefährlichkeit des Gutes ergeben (RGZ 170, 233, 243).

II. Das Berufungsgericht hält die Beklagte wegen schuldhafter Vertragsverletzung für verantwortlich. Die B.-Werke hätten, so führt das Berufungsgericht aus, erkennen können, daß durch die Ladung das Schiff Schaden nehmen werde; der Kläger hätte hierauf aufmerksam gemacht werden müssen. Die B.-Werke seien bei der Verladung für die Beklagte tätig und daher Erfüllungsgehilfin der Beklagten gewesen.

Die Auffassung des Berufungsgerichts hält der rechtlichen Nachprüfung stand. Der Absender darf kein Gut verladen lassen, das dem Schiff Schaden bringt. Er ist verpflichtet, dem Schiffseigner oder dem Schiffsführer Mitteilung zu machen, wenn die Beschaffenheit des zu verladenden Gutes dem Schiff gefährlich werden kann und der Absender dies weiß oder wissen muß. Das Reichsgericht hat bereits in RGZ 93, 163, 165 entschieden, daß der schuldhaft unrichtigen Angabe des Absenders (§ 45 BSchG) das Unterlassen jeglicher Angabe gleichsteht, wenn der Absender den schädigenden oder gefährlichen Charakter der Frachtgüter kennt. Dem Kennen ist das Kennenmüssen gleichzustellen, da § 45 jedes Verschulden, also auch das Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB) genügen läßt.

Der Beklagten kann zugegeben werden, daß Kiesabbrände im allgemeinen ohne Schaden für das Schiff befördert werden können. Mit Recht hat aber das Berufungsgericht es auf die konkreten Umstände des Einzelfalles abgestellt, ob eine solche Gefahr besteht. Die B- Werke mußten daher das Beförderungsgut auf seine Gefährlichkeit prüfen. Sie verfügten hierfür über die nötigen Sachkenntnisse. Dem Berufungsgericht kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden, wenn es in dem Unterlassen einer solchen Prüfung und einer entsprechenden Mitteilung an den Kläger ein Verschulden der Firma B- sieht, die die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht ließ.

Das Berufungsgericht hat auch recht, wenn es die Firma B- als Erfüllungsgehilfin der Beklagten (§ 278 BGB) ansieht. Die Prüfungs- und Mitteilungspflicht ist eine dem Absender obliegende, aus dem Frachtvertrag entspringende

Schuldnerverpflichtung. Mit dem Willen der Beklagten (BGHZ 13, 111; vgl. RGZ 66, 402, 405 f) hat die Firma B die Verladung des Gutes und damit auch die Prüfungs- und Mitteilungspflicht übernommen. Ihre Verschulden bei der Vertragserfüllung muß sich die Beklagte anrechnen lassen, ohne daß es darauf ankommt, in welchen Rechtsbeziehungen sie zu der Firma B stand.

Die Revision irrt, wenn sie meint, der Kläger habe mit der schädlichen Einwirkung der Ladung auf das Schiff rechnen müssen. Gerade weil im allgemeinen Kiesabbrände ohne Schäden für das Schiff befördert werden, brauchen der Schiffseigner und der Schiffsführer mit solchen Schäden nicht zu rechnen. Ob im Einzelfall die Beförderung von Kiesabbränden dem Schiff gefährlich werden kann, kann nur ein Fachkundiger beurteilen. Eine solche Fachkenntnis kann von dem Schiffseigner und dem Schiffsführer nicht verlangt werden (vgl. RGZ 141, 315, 317). Da der Kläger mit dem schädlichen Tropfwasser nicht zu rechnen brauchte, kann es ihm auch, wie ausgeführt, nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn er nicht nach der Löschung der Kiesabbrände das Bilgewasser auf schädliche Beimischungen untersuchte und es etwa nicht sofort gelenzt haben sollte. Ein Mitverschulden des Klägers kommt daher nicht in Frage.

III. Da ein von der Beklagten zu vertretendes Verschulden in Verletzung des Frachtvertrages den Schaden herbeigeführt hat, erübrigt sich die Prüfung der vom Berufungsgericht bejahten Frage, ob zwischen den Parteien eine Haftung für den Schaden ohne Rücksicht auf ein Ver-

schulden der Beklagten vereinbart wurde.

Die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels hat die
Beklagte zu tragen (ZPO § 97).

Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Hill