

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

2512 041

16

Gesetz: ZPO § 286

Rechtssatz: Der Tatsachenrichter kann sich mit einem im Wege des Urkundenbeweises verwerteten Gutachten begnügen und braucht auf weiter beantragte Sachverständigenbeweise nicht einzugehen, wenn er das gesamte ihm vorliegende Beweisergebnis für ausreichend hält, um die Beweisfrage zuverlässig zu beurteilen.

Aktenzeichen: I ZR 12/54

Urteil des BGH vom 8. November 1955 OLG Hamburg

16
I ZR 12'54

V e r k ü n d e t
am 8. Nov. 1955

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma I [REDACTED] Company Inc.,
B [REDACTED], N [REDACTED], USA,

Beklagten und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr. [REDACTED]

gegen

die Firma J.H.N. H [REDACTED], H [REDACTED], B [REDACTED],
[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbe-
klagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] --

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 8. November 1955 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Birnbach, Dr. Nastelski,
Dr. Christoph und Dr. Weiß

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats
des Hanseatischen Oberlandesgerichts - Schiffahrts-
obergerichts - zu Hamburg vom 24. November 1953
wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 8. April 1950 löschte der Dampfer der Beklagten "C N" im Hamburger Hafen am Kai seine Ladung. Das Schiff gehört zu dem amerikanischen Turbinenschiffstyp C 2, dessen Maschinenanlage zwecks gleichmäßiger Abkühlung nach Beendigung der Reise und gleichmäßiger Vorwärmung vor dem Antritt einer neuen Reise einige Stunden langsam gedreht werden muß. Dazu dient ein besonderer Motor, der die Turbine und die damit verbundene Schiffsschraube in langsamer Umdrehung hält und dabei eine Schraubenumdrehung in je 7-8 Minuten ausführt. Während des Löschens befand sich die Schraube der "C N" in dieser Weise in Bewegung.

Längsseits des Dampfers lagen mehrere Schuten zwecks Aufnahme der Ladung, darunter die Kastenschute 73/11349 der Klägerin. Nachdem diese voll beladen war, wurde sie von dem Schutenführer H um das Heck des Dampfers nach dem Kai verholt. Als die Schute das Heck erreichte, kam sie mit der Schraube des Dampfers in Berührung und wurde am Boden und an der Bordwand in etwa 1/2 bis 1 m Länge aufgerissen. Sie machte stark Wasser, jedoch gelang es, sie vor dem Sinken zu bewahren und am Kai festzumachen.

Die Klägerin behauptet, der Schaden sei durch die Umdrehung der Schraube verursacht worden, die die Schute emporgehoben und ihre Bordwand zerschnitten habe. Das Verschulden an diesem Unfall treffe die Schiffsführung der Beklagten, da sie es an notwendigen und ausreichenden Sicherungsmaßnahmen habe fehlen lassen. Sie beantragt,

die Beklagte zur Zahlung des Schadensbetrages von 10.308,21 DM nebst Zinsen zu verurteilen.



Die Beklagte beantragt Klageabweisung. Sie bestreitet, daß die Bewegung der Schraube für die Entstehung des Schadens ursächlich gewesen sei. Der die Schraube antreibende Motor sei für das von der Klägerin geschilderte Hochheben und Anschlagen der Schute zu schwach gewesen. Vielmehr sei die Schraube nach der Berührung mit der Schute selbst beschädigt worden und stehen geblieben. Das Leck der Schute sei dadurch entstanden, daß die Schute bei der herrschenden Windstärke von 3-4 vom Wellengang auf die Schraube aufgesetzt worden sei. Die Schuld daran trage allein der Schutenführer, der sich unvorsichtig mit der Schute der Schraube genähert und im übrigen die an der Bordwand des Dampfers ausgehängten Schilder mit der Aufschrift: "Propeller rotating, keep clear" sowie ein entsprechendes Warnungs-Rundschreiben des Hamburger Hafenschiffahrtsverbandes vom 26. Februar 1948 nicht beachtet habe.

Das Schiffahrtsgericht hat die Bewegung der Schraube für die Entstehung des Unfalles nicht als ursächlich angesehen, da nach dem Gutachten des Sachverständigen Küntzel die Bewegung der Schraube dafür zu langsam gewesen sei. Es hat daher die Klage abgewiesen.

Das Schiffahrtsobergericht hat auf die Berufung der Klägerin den Klageanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie die Abweisung der Klage verfolgt.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht ist bei seiner Entscheidung dem vom Schiffsgerichtsgericht eingeholten Gutachten des Sachverständigen Küntzel nicht gefolgt, weil es dessen Annahme, der langsam drehende Schraubenflügel habe die Schute unmöglich aus dem Wasser herausheben und durchschneiden können, für nicht überzeugend begründet und mit dem tatsächlichen Befund an der Schute und den Zeugenaussagen im Widerspruch stehend angesehen hat. Das Berufungsgericht hat seinerseits keinen neuen Sachverständigen vernommen, sondern nach Feststellung ruhigen Wellenganges an der Unfallstelle die Schraubenbewegung als einzige Ursache des Unfalles angesehen. Das Berufungsgericht stützt diese Feststellung auf die im vorliegenden Verfahren abgegebenen Zeugenaussagen und auf die Kenntnis des Gerichts von ähnlichen Unfällen im Hamburger Hafen, von denen einer im Jahre 1950 von dem gerichtlichen Sachverständigen Rosenthal schriftlich begutachtet worden ist. Das Berufungsgericht hat diese Akten - 2 U 26/51 - und das in ihnen enthaltene Gutachten Rosenthal herangezogen und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht. Das Verschulden an der auf diesem Wege festgestellten ursächlichen Schadenszufügung mißt das Berufungsgericht der Schiffsführung der Beklagten bei, weil sie keinen Warnposten aufstellt, die Anbringung eines Schutzgitters um die drehende Schraube unterlassen und Warnschilder nur in englischer Sprache und so hoch über der Wasserfläche ausgehängt habe, daß sie den Schutenführern nicht genügend in die Augen gefallen seien. Ein mitwirkendes Verschulden des Schutenführers der Klägerin wurde verneint.

I. Die von der Revision beanstandeten tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts über die Ursäch-

lichkeit sind ohne verfahrensrechtlichen Verstoß getroffen. Die Rüge aus § 286 ZPO, das Berufungsgericht habe sich ungerechtfertigt über das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen hinweggesetzt und aus unzulänglicher eigener Sachkunde unter Außerachtlassung wesentlicher Beweisergebnisse die Ursächlichkeit der Schraubenbewegung für den Unfall ohne Anhörung eines weiteren Sachverständigen festgestellt, trifft nicht zu. Dem Berufungsgericht stand nach § 286 ZPO die freie Würdigung des Gutachtens des Sachverständigen Kersting zu. Die Urteilsbegründung ergibt schlüssig, warum das Berufungsgericht dieses Gutachten nicht für überzeugend hält. Es hat seine gegenteilige Feststellung einmal auf die Feststellung gestützt, daß die von dem Sachverständigen Küntzel angenommene Schadensursache, nämlich die Eigenbewegung der Schute in vertikaler Richtung durch den angeblich am Unfalltage herrschenden starken Wellengang nicht zutreffen könne, da ruhiges Wasser geherrscht habe. Diese Tatsache ist aus den Aussagen der Zeugen H., G., W. und M. entnommen. Sodann hat das Berufungsgericht aus den Aussagen der Zeugen G. und H. festgestellt, daß die Schute langsam einseitig an der dem Dampfer zugekehrten Seite um mindestens 1 m hochgehoben worden sei und dann wieder in die regelmäßige Lage zurückgeglitten sei. Die Langsamkeit der rückläufigen Bewegung ist in der Begründung nicht nochmals erwähnt worden, doch besteht kein Zweifel, daß das Berufungsgericht die Langsamkeit der gesamten Bewegung, des "Krängens", mit der langsam drehenden Schiffsschraube in Verbindung gebracht hat, zumal die Zeugen W. und H. ausdrücklich die Langsamkeit der Rückbewegung erwähnt und der Zeuge H. die Dauer der ganzen Bewegung auf 1 1/2 Minuten geschätzt hatte. Aus diesen Zeugenaussagen und dem Befund an der Schute schließt das Berufungsgericht, daß ein Schraubenflügel

der "C. N." die Schute einseitig angehoben und nach Festkeilung der Schute an der überhängenden Schiffswand des Dampers eine schneidende Wirkung zunächst auf den Boden der Schute und bei weiterer Drehung auf ihre Bordwand ausgeübt habe. Diese Annahme entspricht - ohne daß dies ausdrücklich in den Gründen erwähnt ist - dem von der Klägerin mit der Berufungsbegründung überreichten Gutachten der Schiffswerft Theodor B. in Hamburg vom 24. August 1953. Das Berufungsgericht zieht ferner für die Richtigkeit dieser Annahme seine eigene Kenntnis von ähnlichen Unfällen im Hamburger Hafen und das in den Beiakten 2 U 26/51 erstattete Gutachten des Sachverständigen Rosenthal vom 17. Juli 1950 hinzu und hält bei dieser Sachlage ein von der Beklagten verlangtes Obergutachten für entbehrlich. Die Kenntnis der Mehrzahl der entscheidenden Richter von den besonderen Umständen des Vorprozesses ist dadurch belegt, daß zwei von den an der angefochtenen Entscheidung beteiligten Richtern an der Entscheidung des Parallelfalles mitgewirkt hatten. Es ist auch nicht anzunehmen, daß das Berufungsgericht - wie die Revision meint - bei seiner Entscheidung die Aussage des Zeugen B. außer acht gelassen hat, daß die Schiffsschraube zur Zeit des Unfalles nicht durch die Hauptmaschine, sondern durch einen verhältnismäßig schwachen elektrischen Hilfsmotor, den sogenannten "jacking gear" angetrieben worden sei. Wenn diese Aussage auch nicht ausdrücklich in der Begründung erwähnt worden ist, so ergibt doch der Tatbestand des angefochtenen Urteils, daß das Berufungsgericht den Antrieb der Schraube durch einen Hilfsmotor als unstreitig erwähnt und dementsprechend berücksichtigt hat. Damit war den von B. bekundeten Tatsachen Rechnung getragen. Zu den technischen Folgerungen des Zeugen auf den Unfall brauchte das Berufungsgericht keine Stellung zu nehmen, da der Zeuge als Schiffs-

ingenieur nur für maschinentechnische Fragen sachkundig war.

Die Verwertung des Gutachtens Rosenthal im Wege des Urkundenbeweises war nach einhelliger Rechtsprechung des Reichsgerichtswundes des Bundesgerichtshofs ohne Zustimmung der Parteien zulässig (RG DR 1942, 905¹⁹; Warneyer 1940 Nr 127 S 277; Warneyer 1935 Nr 68 S 142, JW 1937 S 2226, BGHZ 7, 116 = LM Nr 3 zu § 286 ZPO; Rosenberg, Zivilprozeßrecht 5. Aufl § 120, 1 S 544; Stein-Jonas Anm III 4 a zu 286 ZPO). Durch diesen Urkundenbeweis wird allerdings das Recht beider Parteien nicht eingeschränkt, die persönliche Vernehmung dieses oder eines anderen Sachverständigen zu verlangen. Im vorliegenden Fall hat sich die Beklagte nicht gegen die Verwertung des Rosenthal'schen Gutachtens im Wege des Urkundenbeweises verwahrt, auch nicht die mündliche Vernehmung Rosenthals verlangt, sondern um Einholung eines Obergutachtens gebeten. Diesen Beweisantrag konnte das Gericht, wie jeden anderen unbeachtet lassen, wenn es auf Grund des gesamten Ergebnisses der Beweisaufnahme sich bereits eine sichere Überzeugung von dem Hergange des Unfalles gebildet hatte. Für die Einholung eines Obergutachtens hatte das Berufungsgericht umso weniger Anlaß (BGHZ LM Nr 4 zu § 287 ZPO), als das von der Beklagten zitierte und in einem anderen Zusammenhange noch zu erwähnende Warnungsschreiben einer anderen Reederei, der "United States Lines", vom 26. Februar 1948 ergibt, daß auch bei dieser Reederei durch das langsame Drehen der Schiffschraube bei Schiffen der C 2 Klasse in 3 Monaten nicht weniger als 3 Havarien an Hafenschuten eingetreten waren.

Nach alledem ist die Beanstandung der tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts unbegründet. Ein Fall, wie der vom IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs

am 12. April 1951 (LM Nr 1 zu § 286) entschiedene, in dem das Berufungsgericht trotz begründeter Zweifel an seiner eigenen Sachkunde einen beantragten Sachverständigenbeweis nicht erhoben hatte, liegt hier nicht vor.

II. Die Revision wendet sich weiterhin gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Beklagte ein Verschulden an der Entstehung des Schadens treffe. In dieser Hinsicht beanstandet sie die Auslegung des § 22 der Hamburger Hafenordnung. Die Klägerin hält diese Vorschrift für nicht revisibel, da sie ausschließlich im Bereich des Oberlandesgerichts Hamburg gelte (§ 549 ZPO). Die Hamburger Hafenordnung vom 14. März 1930 (Hamb. Gesetz u. VOBl 1930 S 81 ff) ist, wie ihr § 1 ergibt, für den gesamten Bereich des Hamburger Hafens, also auch für die ehemals preußischen Teile des Hafens erlassen worden, und zwar nicht nur von dem Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, sondern als einheitliche Polizeiverordnung gemeinsam mit den drei preußischen Ministern für Handel und Gewerbe, des Innern und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Die Voraussetzungen für die Revisibilität der Verordnung nach § 549 ZPO waren daher bei Erlass der Verordnung gegeben. Das spätere Gesetz über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen vom 26. Januar 1937 (RGBl I S 91), das Gesetz über Verfassung und Verwaltung der Hansestadt Hamburg vom 9. Dezember 1937 (RGBl I S 1327) und die Bekanntmachung des Reichsstatthalters in Hamburg über die Gebietseinteilung der Hansestadt Hamburg vom 26. Oktober 1938 (Hamb. VOBl S 207 ff) haben Veränderungen des Hamburger Gebiets gebracht. Es braucht im vorliegenden Falle nicht geprüft zu werden, ob dabei die frühere Geltung der Hamburger Hafenordnung in mehreren Oberlandesgerichtsbezirken bestehen geblieben ist. Denn wenn die Revisibilität der Hafenordnung bestehen geblieben wäre, so beständen keine Bedenken gegen die vom

Berufungsgericht gegebene Auslegung des § 22 HHO, wonach die darin angeordneten Vorsichtsmaßnahmen für alle Schraubendrehungen stillliegender Seeschiffe mit maschinellen Antriebe gelten, mögen sie mit der Hauptmaschine oder einer Nebenmaschine angetrieben sein und mag als Antriebsmittel Dampf oder eine andere Kraftanlage benutzt werden. Denn die durch die Schraubendrehung entstehenden Gefahren für die Hafenanlagen und den Hafenverkehr sind in jedem Falle die gleichen und rechtfertigen stets die in § 22 HHO vorgeschriebenen Vorbeugungsmaßnahmen.

Die Prüfung der Revisibilität der Schutzbestimmungen der HHO erübrigt sich aber auch aus dem weiteren Grunde, weil die Verantwortlichkeit der Beklagten für den Unfall auch abgesehen von diesen Bestimmungen besteht. Sie folgt bereits aus den ihr allgemein obliegenden Verkehrssicherungspflichten. Die Beklagte selbst hatte im Schriftsatz vom 21. Oktober 1953 zugegeben, daß hin und wieder Schuten durch drehende Schiffsschrauben beschädigt worden seien. Sie hatte ferner im Schriftsatz vom 16. Januar 1952 vorgetragen, daß die Schraubenflügel der "C N" zwar aus dem Wasser herausragten und deshalb teilweise sichtbar gewesen seien, daß aber ihre Drehung nicht sichtbar gewesen sei, weil die Drehzahl zu gering gewesen sei. Unter diesen Umständen hatte die Beklagte, wenn sie Hafenschuten längsseit zur Übernahme der Ladung kommen ließ, die allgemeine Verpflichtung, Sicherungsmaßnahmen gegen alle Gefahren zu treffen, die den Schuten aus der nicht deutlich erkennbaren Schraubendrehung entstehen konnten. Dazu gehörten nach Lage des Falles, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, die Anbringung lesbarer Schilder in Sichthöhe, die Aufstellung eines Warnpostens, der jedes sich nähernde Fahrzeug auf die drehende Schraube aufmerksam machte oder das Stoppen der Schraube veranlaßte und die Anbringung

eines Schutzgitters um die Schraube. Alles das hat die Schiffsführung nach der Feststellung des Berufungsgerichts unterlassen. Das begründet das von der Beklagten zu vertretende Verschulden, ohne daß es der Erhebung des von ihr angebotenen Beweises bedurfte, der Vormann der Stauer sei durch den 2. Offizier auf das Drehen der Schraube hingewiesen worden. Maßgebend wäre die Benachrichtigung des Übernehmers der Ladung, des Zeugen G [REDACTED], gewesen. Dieser hatte aber bekundet, daß ihm nichts mitgeteilt worden sei; die behauptete Unterrichtung der Stauer konnte also auf sich beruhen. Sie hätte die Beklagte nicht von ihrer Verantwortung entlasten können.

III. Schließlich rügt die Revision, das Berufungsgericht habe zu Unrecht ein Verschulden der Klägerin oder ihres Schutenführers verneint. Sie will ein Verschulden vor allem in der Außerachtlassung des Warnschreibens des Hafenschiffsverkehrsverbandes vom 26. Februar 1948 sehen. Das Berufungsgericht ist darauf nicht eingegangen, unter anderem weil es den Nachweis vermißt, daß die Klägerin von diesem Schreiben Kenntnis gehabt habe. Es ist der Revision zuzugeben, daß diese Begründung nicht genügt, Das in den Beiakten enthaltene Schreiben ist vom Hafenschiffsverkehrsverband Hamburg an alle Mitglieder gerichtet. Es steht zwar nicht fest, ob die Klägerin zu diesen Mitgliedern gehörte, es bestand aber kein Anlaß, diese Frage zu stellen, denn das Verhalten der Klägerin im Prozeß auf die entsprechende Behauptung der Beklagten läßt kaum einen anderen Schluß zu, als daß sie den Zugang dieses Schreibens nicht bestreiten wolle. Ausdrücklich hat sie den Zugang nicht bestritten, vielmehr mit der Berufungsbegründung die Antwort des Hafenschiffsverkehrsverbandes an die U [REDACTED] vom 24. Januar 1951 mitgeteilt, wonach der Verband die erhaltene Warnung seinen

Mitgliedern bekannt gegeben habe, aber darauf hinweise, daß nach § 22 der Hamburger Hafenordnung besondere Sicherheitsmaßnahmen für das Drehen von Schrauben von Seeschiffen bestünden und daß die allgemein gehaltene Warnung die Reederei nicht von ihrer Verantwortlichkeit für derartige Schäden befreie. Die Klägerin hat sich diese Ansicht des Hafenschiffahrtsverbandes zu eigen gemacht und damit mittelbar ihre eigene Kenntnis von der Warnung zum Ausdruck gebracht.

Diese Kenntnis der Warnung der United States Lines kann aber für die Annahme eines mitwirkenden Verschuldens der Klägerin oder ihrer Erfüllungsgehilfen nicht ausreichen. Denn die Warnung bezog sich allgemein auf C-2 Schiffe und es stand dahin, woraus die Klägerin hätte entnehmen wollen, daß die "C N" zu den C-2 Schiffen gehörte und über eine der Drehung bedürftige Maschinenanlage verfügte. Die langsam - von Hand bewirkte - Annäherung der beschädigten Schute an den Bereich der Schiffsschraube genügt nicht, um ein ursächliches Mitverschulden des Schutenführers im Sinne des § 254 BGB zu begründen. Das wäre nur dann möglich, wenn diese Annäherung an den Schraubenbereich eine adäquate Bedingung der Beschädigung gewesen wäre, d.h. wenn sie die objektive Möglichkeit der Beschädigung generell in nicht unerheblicher Weise erhöht hätte (vgl BGHZ 3, 261). Dabei muß die dem Schutenführer und auch einem optimalen Beobachter unerkennbar gebliebene Schraubendrehung außer Betracht bleiben. Das Berufungsgericht hat einen solchen adäquaten Zusammenhang zutreffend verneint, denn bei dem von ihm festgestellten ruhigen Wassergang bedeutete es keine generelle Gefährdung der Schute, wenn sie langsam um das Heck der "C N" herum an den Kai verholt wurde. Mit einer Gefährdung hätte nur dann gerechnet werden müssen, wenn ein lebhafter Wellengang die beladene

Schute erheblich hätte auf- und niederdümpeln lassen, so daß die Möglichkeit bestand, daß sie durch solche vertikale Bewegungen hart auf einen unter Wasser liegenden Schraubenflügel hätte treffen können, selbst wenn dieser selbst stillgestanden hätte. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bestand diese Möglichkeit nicht. Damit scheidet ein mitwirkendes Verschulden des Schutenführers aus.

Die Revision der Beklagten war mithin mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde

Birnbach

Nastelski

Christoph

Weiss