

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

2490 014

Gesetz: §§ 4, 92 BinnSchG, § 735 HGB .

Rechtssatz: Unter einem Schiff im Rechtssinne ist jedes schwimmfähige, mit einem Hohlraum versehene Fahrzeug von nicht ganz unbedeutender Größe zu verstehen, dessen Zweckbestimmung es mit sich bringt, daß es auf dem Wasser bewegt wird. Unter diesen Begriff fallen auch Schwimmkräne.

Wird ein Schiff im Hafen derart beschädigt, daß es auf die Sohle des Hafenbeckens absackt, dadurch die Bewegungsfähigkeit verliert, keine Besatzung mehr aufnehmen und auch in absehbarer Zeit nicht wieder gehoben werden kann, so verliert es dadurch zwar, was etwaige Schiffsgläubigerrechte anlangt, noch nicht den Rechtscharakter eines Schiffes. Es ist aber, was die Vorschriften über einen Schiffszusammenstoß angeht, einem festen Gegenstande gleichzuachten und in diesem Sinne nicht mehr als Schiff zu betrachten. Die Sondervorschriften über die Haftung der Schiffseigner bei Schiffszusammenstößen scheiden in diesem Falle aus, als Haftungsgrundlage kommt nur § 823 BGB in Betracht.

Aktenzeichen: I ZR 84/51

Urteil vom 14. Dezember 1951

OLG Bremen

I ZR 84/51

Verkündet
am 14. Dez. 1951

■, 1. Justizobersekretär
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Paul K ■ in B ■, Ba ■ platz ■,
Beklagte, Widerklägerin, Revi-
sionsklägerin und Anschlußrevi-
sionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

gegen

die M ■ - Seeverkehrs-Aktiengesellschaft in
Norderham, vertreten durch ihren Vorstand,

Klägerin, Widerbeklagte, Revi-
sionsbeklagte und Anschlußrevi-
sionsklägerin.

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

Streitverkündete (der Klägerin beigetreten)

E ■ - Transportgenossenschaft eGmbH in B ■,
Kornstr. 215. vertreten durch ihren Vorstand,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 14. Dezember 1951 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier,
Dr. Heidenhain. Schmidt, Wilde und Dr. Krüger-Nieland
für Recht erkannt:

.. 2 -

Auf die Revision der Beklagten und die Anschlußrevision der Klägerin wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 4. Mai 1951 aufgehoben.

Der Rechtsstreit wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand

Die Beklagte betreibt Seespedition in Bremen. Ihr gehörte der im Jahre 1921 gebaute Schwimmgreifer II. Er lag am Ufer ihrer Umschlagstelle im Becken E des Bremer Industriehafens. Am 25. März 1945 schlug eine Fliegerbombe in den Ponton des Greifers. Dabei wurde auch das Krangerüst durch Sprengstücke beschädigt. Der Ponton sank bis zur Hafensohle, die dort stark abgeschrägt ist. Ein Teil der Pontonoberfläche kam unter Wasser zu liegen. Der Ponton nahm 9,40 m der Fahrwasserfläche ein. Diese ist an der Stelle 56 m breit. Das 32 m hohe Greifergestüst ragte mit einem seiner beiden Ausleger mit einer starken Abweichung nach unten weit über das Fahrwasser des Hafenbeckens hinaus. In dieser Schräglage befand sich der Ponton mit dem Greifer sich auch noch im Februar 1946.

Am 21. Februar 1946 sollte der Schlepper "E [REDACTED]", der jetzigen Nebenintervenientin, den 8,16 m breiten Seeleichter "M [REDACTED] G" der Klägerin und den 8 m breiten Lloyd-Leichter "NDL 144" aus dem Hafenbecken über Heck verholen und nach Bremerhaven schleppen. Auf der der Umschlagstelle der Beklagten gegenüber gelegenen Seite des Hafenbeckens hatten an dem Tage drei andere Leichter, die zusammen 24,45 m breit waren, festgemacht. Das Hafenbecken war dadurch an der Stelle verengt. Als die "E [REDACTED]" an dem Schwimmgreifer vorbeifuhr, stürzte dieser zusammen und fiel mit dem Greifer auf "M [REDACTED] G" und "NDL 144". Die beiden Leichter wurden beschädigt.

Die Klägerin hat Klage erhoben und der Elbia-Transportgenossenschaft eGmbH den Streit verkündet.

Diese ist ihr als Nebenintervenientin beigetreten. Die Klägerin hat vorgetragen, der ihr durch die Beschädigung ihres Schiffes entstandene Schaden belaufe sich auf zusammen 44.217,44 RM. Die Beklagte habe ihr dafür einzustehen. Die Leichter "M [REDACTED] G" und "NDL 144" seien ordnungsmäßig zusammengekoppelt gewesen. Der Abstand zwischen "M [REDACTED] G" und dem Schwimmgreifer habe, als der Schleppzug diesen passiert habe, 6 m betragen. Eine Berührung habe nicht stattgefunden. Der Greifer sei bei dem Bombenangriff im März 1945 erheblich beschädigt worden. Er habe sich im Februar 1946 im verwahrlosten Zustande befunden und sei nicht mehr standsicher gewesen. Er sei infolge seines mangelhaften Zustandes und der Schräglage des Pontons zusammengestürzt. Die Beklagte sei verpflichtet und auch imstande gewesen, rechtzeitig die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen ein Einstürzen des Greifers zu treffen. Sie habe das schuldhaft unterlassen.

Die Klägerin hat beantragt;

die Beklagte zu verurteilen, an sie, die Klägerin, 4421,75 DM nebst 5 % Zinsen auf 2.797,60 DM seit dem 1. Oktober 1946 bis zum 31. Dezember 1946 und auf 4.421,75 DM seit dem 1. Januar 1947 zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt,
die Klage abzuweisen.

Sie hat ferner Widerklage erhoben mit dem Antrage, festzustellen, daß die Klägerin verpflichtet sei, ihr, der Beklagten, allen Schaden zu ersetzen, der ihr durch die Zerstörung ihres Schwimmgreifers II entstanden sei und noch erwachsen werde, und zwar

bis zum Werte des Seeleichters "M [REDACTED] G".

Sie hat geltend gemacht, der Leichter "M [REDACTED] G" der Klägerin sei nicht ordnungsmäßig mit dem Leichter "NDL 144" zusammengekoppelt gewesen und habe infolge des fahrlässigen Verhaltens seiner Besatzung den Schwimmgreifer angefahren. Das Zusammenstürzen des Greifers, der nur leicht beschädigt und an sich stand-sicher gewesen sei, sei lediglich auf das Anfahren zurückzuführen. Für sie, die Beklagte, habe mit Rücksicht auf die Kriegsauswirkungen in der Zeit vom März 1945 bis Februar 1946 keine Möglichkeit bestanden, den Ponton aufrichten und den Greifer wieder herstellen zu lassen.

Die Klägerin ist dem entgegengetreten und hat Abweisung der Widerklage begehrt.

Das Landgericht hat Beweis durch Einnahme des Augenscheins und Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen erhoben und sodann durch Urteil vom 5. Mai 1949 die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben.

Die Klägerin hat gegen das Urteil Berufung eingelegt, mit dem Antrage, es zu ändern, der Klage stattzugeben und die Widerklage abzuweisen.

Die Beklagte hat beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Das Oberlandesgericht hat weitere Zeugen vernommen und noch ein Gutachten eines nautischen Sachverständigen

eingeholt. Darauf hat es durch Urteil vom 4. Mai 1951 unter Zurückweisung der Berufung im übrigen auch die Widerklage abgewiesen.

Die Beklagte hat gegen das Urteil Revision eingelegt mit dem Antrage, der Widerklage zu entsprechen. Die Klägerin hat sich der Revision angeschlossen. Sie bittet, der Klage stattzugeben. Jede der Parteien beantragt ferner, das Rechtsmittel der anderen zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Die Revision der Beklagten rügt Verletzung sachlichen Rechts, nämlich der Vorschriften des § 823 BGB und der §§ 3, 4 Abs 1 Ziff 3, 92 BinnSchG in Verbindung mit §§ 735, 738 HGB, sowie von Verfahrensrecht, und zwar der Beweisgrundsätze des ersten Anscheins und des § 286 Z

1) Soweit die Revision geltend macht, die Vorschrift des § 823 BGB sei verletzt, ist die Rüge nicht gerechtfertigt. Für eine Haftung der Klägerin aus § 823 Abs 1 oder aus § 823 Abs 2 BGB ist nichts erbracht.

2) Auch die Rüge aus §§ 3, 4 Abs 1 Ziff 3, 92 BinnSchG in Verbindung mit § 738 HGB ist nicht begründet. Wird unterstellt, der Leichter der Klägerin sei nicht mit dem Schwimmgreifer der Beklagten zusammengestoßen, so ist damit eine Haftung der Klägerin aus dem Binnenschiffahrtsgesetz zwar noch nicht ohne weiteres ausgeschlossen. Auf Grund des Brüsseler Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen ist das Handelsgesetzbuch durch das

35

Gesetz vom 7. Januar 1913 geändert worden und es wird nunmehr unter den Voraussetzungen des § 738 HGB auch für sogenannte Fernbeschädigungen seehandelsrechtlich gehaftet. Die erwähnte Vorschrift bestimmt: füge ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe einen Schaden zu, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, so fänden die Vorschriften des zweiten Teils des 7. Abschnitts des HGB und somit auch § 738 HGB entsprechende Anwendung. Nach § 11 der Bremer Hafenordnung vom 19. Januar 1912 haben Schiffe beim Ein- und Ausfahren aus den Häfen derart zu manövrieren, daß andere Schiffe durch die Wasserbewegung nicht beschädigt oder gefährdet werden. Das Berufungsgericht erörtert die Möglichkeit, daß der Zusammenbruch des Gerüsts durch das Schraubenwasser des Schleppers verursacht worden sei. Unterstellt man, der Zusammenstoß sei wirklich hierdurch entstanden, so würde die Klägerin hierfür jedoch nicht verantwortlich sein. Das ergibt sich aus § 4 Abs 3 BinnSchG. Nach dieser Bestimmung erstreckt sich, wenn mehrere Schiffe zu einem Schleppzug vereinigt sind, die Haftung nur auf dasjenige Schiff, das den Schaden verursacht hat. Das wäre aber unter der gegebenen Voraussetzung die "E[REDACTED]" und nicht der Leichter "M[REDACTED] G". Die Rechtsansicht der Beklagten, die Klägerin habe auch ein etwaiges Verschulden des Schiffsführers der "E[REDACTED]" zu vertreten, trifft, wie § 4 Abs 3 BinnSchG ergibt, jedenfalls für die Binnenschifffahrt nicht zu, und zwar auch dann nicht, wenn es

sich um das Abschleppen eines Seeleichters handelt (vgl. RGZ 65, 382 ff. 3897; 78, 176 ff). In der Tatsache, daß der Schiffsführer des Leichters "M [REDACTED] G" sich der Anordnung des Schiffsführers der "E [REDACTED]", die beiden Leichter zusammen aus dem Hafen über Achtersteven herauszuschleppen, nicht widersetzt hat, kann ein Verschulden nicht erblickt werden, zumal da nach der Aussage des Zeugen K [REDACTED] in der in Rede stehenden Zeit wiederholt zwei Leichter nebeneinander in der gleichen Weise durch die Enge geschleppt worden waren und der Sachverständige Sachse in seinem Gutachten des näheren ausgeführt hat, gegen das Abschleppen zweier nebeneinander fahrender Leichter über Achtersteven bestünden an sich keine Bedenken. Die beiden bisher erörterten Rügen greifen somit nicht durch.

3 a) Die Revision rügt weiter zu Unrecht, das Berufungsgericht habe die Grundsätze des prima facie-Beweises nicht beachtet. Der Schwimmgreifer sei im gesunkenen Zustande festliegend während der Vorbeifahrt des Schleppzuges "E [REDACTED]-M [REDACTED] G-NDL 144" zum Zusammenstoß gekommen. Im Binnenschifffahrtsrecht werde, wenn ein festliegendes Schiff durch ein fahrendes Schiff angefahren werde, prima facie davon ausgegangen, daß der Schaden auf einem Verschulden der Besatzung des fahrenden Schiffes beruhe. Dieser Grundsatz sei hier entsprechend dahingehend anzuwenden, daß prima facie anzunehmen sei, "M [REDACTED] G" habe den Schwimmgreifer angefahren. Sache der Klägerin sei es daher, sich zu

entlasten. Das müsse umsomehr gelten, als irgendwelche Anzeichen für eine mangelnde Standfestigkeit während der ganzen Zeit vom März 1945 bis zum Unfall vom 21. Februar 1946 nicht erkennbar geworden seien und das Gerüst selbst den schwersten Stürmen standgehalten habe. Der Angriff geht fehl. Zwar ist, wenn ein an einem erlaubten Platz liegendes und die in Betracht kommenden Sicherheitsvorschriften beachtendes Schiff durch ein fahrendes angefahren wird, prima facie davon auszugehen, daß der Zusammenstoß auf ein Verschulden der Besatzung des fahrenden Schiffes zurückzuführen ist. Dagegen läßt sich, wenn ein auf einem infolge Bombenabwurfs gesunkenen Ponton in Schräglage stehender Greifer beim Vorbeifahren eines Schleppzuges einstürzt, nicht prima facie annehmen, das Einstürzen sei dadurch verursacht worden, daß der Greifer angefahren worden sei. Die Revision verkennt hier die Beweislage. Grundsätzlich hat jede Partei die Tatsachen, aus denen sie ein Recht herleitet, zu beweisen. Die Erfahrung des Lebens lehrt nun allerdings, daß gewisse Geschehensvorgänge typisch verlaufen, d.h. daß gewisse Ursachen bestimmte Folgen herbeizuführen pflegen. In Fällen, die erfahrungsgemäß in bestimmter Richtung verlaufen, also typisch vor sich gehen, läßt sich aus der Wirkung auf die Ursache und aus der Ursache auf die Wirkung schließen. Bei denjenigen Tatbeständen, die auf einen typischen Geschehensablauf hinweisen, kann, das folgt aus ihrem gekennzeichneten Wesen, gegebenenfalls rein erfahrungsmäßig ohne weiteren Nachweis unterstellt werden, daß ein bestimmtes Ereignis, z.B. ein entstandener Schaden auf eine bestimmte

Ursache zurückzuführen ist. Von einem typischen Geschehensablauf kann aber im vorliegenden Sonderfalle, in dem es sich um den Zusammensturz eines durch Bomben.. beschädigten Schwimmgreifers handelt, der sich in Schräglage befand und in dem ein Anfahren nicht feststeht, sondern erst durch den Beweis des ersten Anscheins bewiesen werden soll, nicht gesprochen werden. Schon deshalb hat das Oberlandesgericht die Beweisgrundsätze des ersten Anscheins mit Recht nicht zu Gunsten der Beklagten angewandt.

b) Im übrigen übersieht die Revision, daß der Beweis des ersten Anscheins als solcher die Beweislast überhaupt nicht berührt, sondern lediglich in das Gebiet der Erfahrungssätze und der Beweismwürdigung gehört. (RGZ 159, 283 ff /289/; BGHZ 2, 1 ff /5/). Der Anscheinsbeweis erbringt auch nicht etwa eine Vermutung im Sinne von § 292 ZPO. Ein Gegenbeweis kann nicht verlangt werden. Da der Beweis des ersten Anscheins davon ausgeht, daß der Verlauf typisch war, da aber ein atypischer Verlauf stets möglich bleibt, so genügt es, wenn der Gegner des Beweisführers Umstände aufzeigt, aus denen sich ergibt, daß ein anderer als der vorausgesetzte normale Verlauf nicht unwahrscheinlich ist, sondern ernsthaft in Betracht kommt. Selbst wenn der Beklagten hier an sich die Beweisgrundsätze des ersten Anscheins zu Gute kommen könnten, so hat die Klägerin. wie das Berufungsgericht insoweit ohne Verfahrensverstoß feststellt, vor allem durch die Gutachten der Sachverständigen Sachse und Böttcher solche Umstände dargelegt, die einem etwaigen Beweis des ersten Anscheins die Grundlage entziehen.

4) Die Revision der Beklagten macht weiter geltend, das Berufungsgericht habe die Widerklage selbst dann nicht abweisen dürfen, wenn die Beklagte dafür beweispflichtig sein sollte, daß die Schiffsbesatzung des "M. G" den Unfall verschuldet habe. Es habe das Verfahrensergebnis nicht erschöpfend gewürdigt, insbesondere es unterlassen, auf die technischen und nautischen Fragen näher einzugehen, und vor allem sich mit dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen Dr. ing. Heymann nicht auseinandergesetzt und damit gegen § 286 ZPO verstoßen. Diese Rügen sind im Ergebnis gerechtfertigt, Das Berufungsgericht hatte nach anerkannter Rechtsauffassung (RG in DR 1939, 1918 Nr 6) den Streitstoff einschließlich des Beweisergebnisses erschöpfend zu würdigen und die Art der Würdigung in seiner Urteilsbegründung hinreichend zum Ausdruck zu bringen und sich auch mit den Sachverständigengutachten dabei zu befassen (RG in DR 1943, 622). Das Landgericht hatte die Beweisaufnahme des ersten Rechtszuges dahin gewürdigt, daß die Aussagen der sogenannten Schiffszeugen keinen Glauben verdienten, daß das Gutachten des Sachverständigen Sachse nicht überzeuge und daß auf Grund der Bekundungen der sogenannten Landzeugen in Verbindung mit dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen Dr. Heymann erwiesen sei, der Leichter "M. G" habe infolge Verschuldens seiner Besatzung den Schwimmgreifer, der an sich standsicher gewesen sei, gerammt und allein hierdurch den Zusammensturz und den Schaden der Beklagten verursacht. Das Berufungsgericht hat weiteren Beweis durch Vernehmung neuer Zeugen und durch Einholung noch eines Sachverständigengutachtens erhoben. Es hat die Beweisaufnahme dahin gewürdigt,

daß die Zuverlässigkeit der Aussagen der sogenannten Landzeugen durch das weitere Beweisergebnis erschüttert worden sei, daß sich aber bei den Widersprüchen in den Zeugenaussagen keine Aufklärung schaffen lasse. Es hat den Bekundungen der Schiffszeugen auch keinen vollen Glauben beigemessen. Sowohl für die Entscheidung auf die Widerklage, wie für die auf die Klage, spielten, wie die Revision der Beklagten mit Recht hervorhebt, insbesondere im Hinblick auf die vom Berufungsgericht selbst betonten erheblichen Widersprüche in den Zeugenaussagen technische und nautische Fragen eine besondere Rolle. Aus dem Grunde haben die Vorinstanzen mit Recht Gutachten verschiedener Sachverständiger eingeholt. Der gerichtliche Sachverständige Dr. ing. Heymann hat in seinem Gutachten an der Hand eingehender Berechnungen ausgeführt, der Kran sei trotz der Beschädigungen und der Schräglage in keinem seiner Teile überansprucht gewesen, zum Bruch der Stütze A (der von ihm gefertigten Zeichnung) müsse sich eine Horizontalkraft von 60 to und zum Knicken der Stütze B eine solche von 100 to ausgewirkt haben. Die Stoßkraft der Leichter sei bei langsamer Fahrt auf 116 to zu berechnen. Mit diesem Teil des Gutachtens des Sachverständigen Dr. ing. Heymann, der zu dem Ergebnis gekommen ist, der Schwimmgreifer müsse angefahren worden sein, hat sich das Berufungsgericht nicht auseinandergesetzt. Hierzu war es aber verpflichtet. Es hat zwar in den Urteilsgründen ausgeführt, die beiden nautischen Sachverständigen Kapitän Sachse und Oberlotse Böttcher sowie der

technische Sachverständige Dr. ing. Berghaus seien in ihren Gutachten zu der Auffassung gelangt, die Befestigungsschrauben seien durch die Schräglage des Krans bis zur äußersten Zerreißgrenze überlastet gewesen. In den Gutachten der beiden nautischen Sachverständigen fehlt es aber an jeder Auseinandersetzung mit den Berechnungen des Sachverständigen Dr. ing. Heymann sowie an irgendwelchen eigenen Berechnungen. Auf diesen Mangel in dem Gutachten des Sachverständigen Sachse hat bereits das Landgericht hingewiesen. Das Gutachten des Dr. ing. Berghaus enthält zwar nähere Berechnungen, diese leiden aber, worüber die Parteien sich in der Verhandlung vor dem Oberlandesgericht einig waren, an einem grundlegenden Mangel. Der Sachverständige Dr. ing. Berghaus geht nämlich in seinem Gutachten davon aus, das Gewicht des Krans habe 500 to betragen. Diese Zahl hat er den Berechnungen zu Grunde gelegt. In Wirklichkeit beträgt das Gewicht jedoch, auch nach dem von der Klägerin beschafften Gutachten des Professors Cranz nur etwa den 9. Teil davon. Von dem richtigen Gewicht ist aber der Sachverständige Dr. ing. Heymann ausgegangen. Das Gutachten von Dr. ing. Berghaus ist daher insoweit nicht verwertbar, was das Berufungsgericht nicht beachtet hat. Nun ist der Sachverständige Professor Cranz freilich an Hand von Berechnungen, die von einer ganz anderen Grundlage als die der Gutachten von Dr. ing. Heymann und Dr. ing. Berghaus ausgehen, zu demselben Endergebnis gekommen wie Dr. ing. Berghaus.

Das Gutachten von Professor Cranz, auf das die Klägerin jetzt besonders hinweist, kann jedoch im Revisionsrechtszuge schon deshalb nicht berücksichtigt werden, weil das Oberlandesgericht auf dieses Gutachten nicht eingegangen ist und irgendwelche Feststellungen an der Hand dieses Gutachtens nicht getroffen hat und auch zunächst nicht treffen konnte, weil die Beklagte geltend gemacht hatte, Professor Cranz habe in seinen Berechnungen die Stützen des Krans verwechselt, er sei somit von unrichtigen Grundlagen ausgegangen, und würde, wenn ihm der Fehler nicht unterlaufen wäre, zu demselben Ergebnis wie der Sachverständige Dr. Heymann gelangt sein. Ob das zutrifft, ist vom Berufungsgericht nicht geklärt worden. Das Berufungsgericht ist auf das Gutachten des Dr. ing. Heymann zwar in anderem Zusammenhange, jedoch nur insoweit eingegangen, als sich der Sachverständige mit der angeblichen Rammstelle befaßt hat. Dieser Teil seines Gutachtens berührt aber den anderen Teil, der die Berechnungen der Standfestigkeit betrifft, nicht. Selbst wenn die Schlüsse, die Dr. ing. Heymann aus den Beschädigungen des Barkholzes gezogen hat, unrichtig sein sollten, so erübrigte sich dadurch eine Auseinandersetzung mit seinen Berechnungen über die Standfestigkeit des Krans nicht. Der hier aufgezeigte Fehler des Berufungsgerichts ist entscheidungserheblich, er muß dazu führen, das Urteil auf die Revision der Beklagten aufzuheben. Bevor nicht geklärt ist, ob die Berechnungen des Gutachtens des Dr. ing. Heymann zuverlässig sind, läßt sich das Beweisergebnis nicht abschließend würdigen.

und somit auch nicht feststellen, daß sich die Unfallsursache und die Verschuldensfrage zur Widerklage nicht aufklären lassen. Sofern die Berechnungen des Gutachtens von Dr. ing. Heymann als richtig festzustellen sein sollten, könnte sich eine Feststellung auch auf die Beurteilung der sich widersprechenden Zeugenaussagen auswirken und könnte sich auf diese Weise eine Klärung schaffen lassen. Da das Urteil bereits infolge des dargelegten Verstoßes gegen § 286 ZPO auf die Revision der Beklagten, soweit es die Widerklage abgewiesen hat, aufgehoben werden muß, kommt es insoweit auf die übrigen Verfahrensrügen nicht mehr entscheidend an. Es möge aber noch auf folgendes hingewiesen werden: Das angefochtene Urteil stellt ohne nähere Begründung fest, die angebliche Rammstelle habe etwa 4 m über dem Wasserspiegel gelegen. Aus dem Urteil ist nicht zu ersehen, ob hierbei beachtet worden ist, daß der Ponton abgesackt war. Die Revision der Beklagten ist der Auffassung, diese Tatsache sei übersehen worden. Des weiteren stehen die Angaben in dem Urteil über die Windstärke nicht im Einklang mit den Angaben in der von der Klägerin beigebrachten gutachtlichen Stellungnahme des Professors Cranz, die auch die von der Beklagten beigebrachte Äußerung des Kapitäns Hauptmann für richtig hält.

II. Der Anschlußrevision der Klägerin war ebenfalls stattzugeben. Die Klägerin rügt insbesondere Verletzung der Beweislastnormen und des § 286 ZPO. Soweit die Rügen auf die letztere Vorschrift gestützt werden, sind sie im Endergebnis gerechtfertigt.

1.) Mit Recht haben die Vorinstanzen eine Haftung der Beklagten aus § 836 BGB verneint. Die Vorschrift beruht auf vermutetem Verschulden des Grundstücksbesitzers und auf vermutetem ursächlichen Zusammenhang des Verschuldens mit dem Schaden. Sie setzt den Einsturz eines Gebäudes oder eines anderen mit einem Grundstück verbundenen Werkes voraus. Das Krangerüst stand auf einem Ponton, der im Hafenbecken lag. Der Ponton war auch, nachdem er gesunken war, nicht mit einem Grundstück der Beklagten verbunden. Somit fehlt es an der grundsätzlichen Voraussetzung einer Haftung aus der erwähnten Bestimmung. Sie kann hier auch nicht entsprechend angewendet werden.

2.) Auch für eine Haftung der Beklagten aus §§ 4 Abs 1, 92 BinnSchG, § 735 HGB ist kein Raum. Der Schiffskran war allerdings bis zum 21. Februar 1945 in jeder Beziehung als ein Schiff im Rechtssinne zu erachten. Unter Schiff sind alle schwimmfähigen, mit einem Hohlraum versehenen Fahrzeuge von nicht ganz unbedeutender Größe zu verstehen, deren Zweckbestimmung es mit sich bringt, daß sie auf dem Wasser bewegt werden (RGZ 51, 330 ff /3347). Darunter fallen nach anerkannter Rechtsauffassung auch Schiffskräne (Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt § 2 S 11 ff; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seerecht 2. Aufl § 5 I 2 S 38; Vortisch-Zschucke § 1 BinnSchG Anm 2 b S 19). Durch den am 21. Februar 1945 erlittenen Bombenschaden sackte der Schwimmkran bis auf die Sohle des Hafenbeckens ab, er verlor seine Bewegungsfähigkeit und konnte keine Besatzung mehr aufnehmen. In Hinblick auf die Zeitver-

hältnisse war es auch nicht möglich, ihn in absehbarer Zeit wieder zu heben. Damit verlor er zwar hinsichtlich etwaiger Schiffsgläubigerrechte noch nicht den Charakter eines Schiffes, dagegen war er, was die Vorschriften über Schiffszusammenstöße angeht, einem festen Gegenstand gleichzuachten und in diesem Sinne nicht mehr als ein Schiff zu betrachten. Das ergibt sich aus dem Sinn und Zweck der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen. Auf ihn ist es aber in solchen Fällen abzustellen (Wüsten-dörfer aaO § 5 I 6 S 39). Nach dem Zweck der Gesetzesbestimmungen ist es sehr wohl möglich, einen Hohlkörper in einzelnen Beziehungen noch als Schiff anzusehen, in anderen aber nicht mehr. Als Haftungsgrundlage bleibt somit, wie bereits das Landgericht und das Berufungsgericht zutreffend angenommen haben und auch von der Revision nicht beanstandet wird, nur noch § 823 Abs 1 BGB.

3) Die Angriffe der Klägerin, das Berufungsgericht habe zu Unrecht die Beweisgrundsätze des ersten Anscheins nicht zu ihren Gunsten angewendet, gehen fehl. Es kann hier insoweit auf die einschlägigen Ausführungen zur Revision der Beklagten verwiesen werden, sie gelten hier entsprechend.

4) Die Gründe, aus denen das Oberlandesgericht die Klage, soweit sie auf § 823 Abs 1 BGB gestützt worden ist, abgewiesen hat, sind nicht frei von Rechtsirrtum. Sie sind zum Teil nicht genügend klar, zum Teil auch nicht frei von Widersprüchen. Sie halten insbesondere

die Frage der Kausalität und die Frage des Verschuldens nicht genügend auseinander, obwohl diese beiden Fragen scharf zu trennen sind (BGHZ 2, 138 ff, ferner das zum Abdruck in der Amtlichen Sammlung bestimmte Urteil des Senats vom 23. Oktober 1951, I ZR 31/51, und Lindenmaier, Adäquate Ursache und nächste Ursache, ZHandR 113, 215 Anm 22 mit Nachweisen). Es mangelt auch an eindeutigen Feststellungen. Die Gründe ergeben nicht einwandfrei, ob das Berufungsgericht, wofür die vorangehenden Darlegungen sprechen könnten, annehmen will, es lasse sich überhaupt nicht feststellen, worauf der Zusammenbruch des Gerüstes zurückzuführen sei, oder ob es davon ausgehen will, der Zusammensturz beruhe zwar darauf, daß das Gerüst infolge Bombenschadens nicht mehr standsicher gewesen sei, es könne aber der Beklagten nicht als Verschulden angerechnet werden, daß in der Zeit seit dem Bombenangriff im März 1945 bis zu dem Zusammensturz im Februar 1946 keine Sicherungen getroffen worden seien. Die auf Verletzung des § 286 ZPO gestützten Revisionsrügen der Klägerin greifen in dem einen wie in dem anderen Falle durch. Wollte das Berufungsgericht zu Ungunsten der Klägerin feststellen, die Ursache des Zusammensturzes sei überhaupt nicht mehr zu klären, so hätte es sich zuvor mit den eingehenden Darlegungen der von der Klägerin beigebrachten, bereits in anderem Zusammenhange erwähnten Stellungnahme des Professors Cranz, die als Parteivortrag zu werten ist, auseinanderzusetzen müssen. Das hat es nicht getan. Insoweit fehlt es an einer erschöpfenden Würdigung des Sachvorbringens.

Wollte das Berufungsgericht dagegen zugrundelegen, das Gerüst sei bereits durch den im März 1945 erlittenen Bombenschaden allein oder mindestens in Verbindung mit den Witterungsschäden in der Folgezeit stark gelockert worden und sei eingestürzt, ohne daß ein Zusammenstoß durch den Schleppzug erfolgt sei, so würde es dann darauf ankommen, ob der Kran in den etwa 11 Monaten, die seit dem Bombenschaden bis zum Zusammensturz verflossen waren, hätte gesichert werden können und ob die Beklagte ein Verschulden an der Unterlassung trifft. Das Berufungsgericht hat die Frage verneint, aber auch hier hat es, wie die Revision der Klägerin zutreffend bemerkt, gegen § 286 ZPO verstoßen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich die Beklagte zwar bis zum Oktober 1945 bemüht, den Greifer ausbessern zu lassen, aber seit dieser Zeit in dieser Hinsicht nichts mehr unternommen. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, darin liege kein Verschulden und zudem habe eine behelfsmäßige Sicherung den Einsturz nicht hindern können, wie Dr. ing. Heymann in seinem Gutachten überzeugend ausgeführt habe. Diese Angabe in den Urteilsgründen ist jedoch aktenwidrig. Der Sachverständige Dr. ing. Heymann hat sich in seinem dem Gericht eingereichten Gutachten zu der angeschnittenen Frage nicht geäußert. In seinem Schreiben an die Beklagte vom 14. April 1948 hat er hierzu nur angegeben: "Wäre das Gerüst wirklich einsturzgefährdet gewesen, so hätte man es behelfsmäßig auch nicht sichern können". Irgendeine Begründung hierfür fehlt aber. Der Sachverständige

Böttcher hat dagegen in seinem Gutachten im einzelnen dargelegt, daß eine Sicherung möglich gewesen sei, und auch angegeben, in welcher Weise sie habe vorgenommen werden können. Ferner hat die Klägerin in dem erwähnten von ihr vorgetragenen Gutachten des Professors Cranz nähere Ausführungen hierzu gemacht. Das Berufungsgericht ist hierauf nicht eingegangen und hat den Sachvortrag insoweit wiederum rechtsirrtümlich nicht erschöpft. Seine Feststellung, eine Sicherung sei nicht möglich gewesen, beruht somit auf Verfahrensverstößen. Das Gleiche gilt für die Darlegungen, die Beklagte habe sich bei ihren bis zum Oktober 1945 getroffenen Maßnahmen beruhigen können und in der Folgezeit nichts mehr zu unternehmen brauchen. Die Revision der Klägerin macht hier mit Recht geltend, die Beklagte habe den Zustand des Greifers mit Rücksicht auf seine Schräglage im Auge behalten müssen. Das Urteil habe in diesem Zusammenhange die Bekundungen der beiden Zeugen Düring und des Zeugen von Haefen (Bl 257 ff GA), nach denen der Greifer bereits einige Zeit vor dem Unfall bei stärkerem Winde stets in Bewegung geraten sei, nicht beachtet. Die Rüge ist erheblich. Das Berufungsgericht hätte zu den Aussagen Stellung nehmen und prüfen müssen, ob, wenn ihnen zu glauben war, daraus zu schließen war, daß der Greifer bereits damals in einer für die Beklagte erkennbaren Weise nicht mehr standsicher war. Erst wenn hierüber Klarheit geschaffen war, ließ sich die Verschuldensfrage abschließend beurteilen.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß das Erkenntnis

des Oberlandesgerichts, und zwar, soweit es die Widerklage, wie auch soweit es die Klage abgewiesen hat, auf entscheidungserheblichen Verfahrensverstößen beruht. Daher mußte es aufgehoben und der Rechtsstreit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen werden. Das Berufungsgericht wird nunmehr insbesondere auch zu erwägen haben, ob es nicht geboten erscheint, von den Sachverständigen Dipl. Ing. Berghaus und Dipl. Ing. Heymann mit Rücksicht auf das spätere Parteivorbringen Nachtragsgutachten zu erfordern, in denen die Sachverständigen vor allem auch zu dem als Parteivortrag zu würdigenden von der Klägerin beigebrachten Gutachten des Professor Cranz Stellung zu nehmen haben würden. Weiter wird das Berufungsgericht in Erwägung zu ziehen haben, ob nicht eine mündliche Anhörung und Gegenüberstellung der verschiedenen Sachverständigen zur Klärung der Widersprüche nötig sein wird. Hierbei möge nicht unerwähnt bleiben, daß eine mündliche Vernehmung der Sachverständigen erfolgen muß, wenn die Parteien etwa an sie noch Fragen stellen wollen (RG JW 1935, 2432, 2897, HRR 1937 Nr 1344 und Stein-Jonas-Schönke 17. Aufl § 411 ZPO IV).

• Nach alledem war, wie geschehen, zu erkennen. Die

Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges
war dem Berufungsgericht zu überlassen.

Lindenmeier
zugleich für die durch
Ortsabwesenheit an der
Unterschrift verhinder-
te Frau BR. Dr. Krüger-
Nieland

Heidenhain

Schmidt

Wilde