

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 45/74

Teil - **URTEIL**

Verkündet am
23. Oktober 1975
K a u f m a n n
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. ...

2. des Schiffsführers Waldemar H [REDACTED] von
TMS "Mi [REDACTED]", Ke [REDACTED] (R [REDACTED]), K [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die D [REDACTED] BP Aktiengesellschaft, Ha [REDACTED], Zweignieder-
lassung E [REDACTED], diese vertreten durch ihre Geschäftsführer
Ha [REDACTED] und Dr. T [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Oktober 1975 durch die Richter Fleck, Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten zu 2 wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 25. Januar 1974 aufgehoben, soweit es zu dessen Nachteil erkannt hat, und die Sache - im Umfang der Aufhebung - zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 7. Dezember 1965 gegen 7.30 Uhr wollte der Beklagte zu 2 (nachfolgend: Beklagter) mit dem von ihm verantwortlich geführten TMS "Mi [REDACTED]" (77,12 m lang; 8,24 m breit; 1.258 t; Ladung: 1.242 t Heizöl; 650 PS) bei außergewöhnlich hohem Wasserstand (Pegel Düsseldorf: 7,56 m) an der rechtsrheinisch in einem starken Hang bei Düsseldorf-Reisholz befindlichen Löschstelle der Klägerin anlegen. Nachdem er mit seinem Fahrzeug an den oberen Dalben der Löschstelle beigegangen war, brach dieser etwa drei bis vier Minuten später, teils unmittelbar an der Stromsohle, teils etwas darunter, ab. Infolgedessen geriet TMS "Mi [REDACTED]" gegen die Löschbrücke, beschädigte sie erheblich und knickte außerdem den unteren Dalben der Löschstelle ab.

- 3 -

Die Klägerin verlangt von dem Beklagten Schadensersatz, weil er die Schäden an der Löschstelle durch nautisch falsches Verhalten verursacht habe. Ihm sei vorzuwerfen, daß er den Kopf seines Fahrzeugs, nachdem dieses mit der Backbordseite, und zwar an einem unterhalb der Schiffsmitte befindlichen Punkt, an dem oberen Dalben gelegen habe, zum Ufer hin gestreckt habe. Dadurch sei der Dalben infolge des Gewichts des beladenen Fahrzeugs, auf dessen Steuerbordseite außerdem die starke Strömung gedrückt habe, so übermäßig belastet worden, daß er habe abbrechen müssen. Die Klägerin hat beantragt, den Beklagten (als Gesamtschuldner mit der Schiffseignerin) zur Zahlung von 218.396,50 DM nebst Zinsen zu verurteilen sowie festzustellen, daß er (ebenfalls als Gesamtschuldner mit der Schiffseignerin) verpflichtet ist, ihr allen weiteren Unfallschaden zu ersetzen.

Der Beklagte hat jedes Verschulden an dem Bruch des Dalbens bestritten. Er sei mit einem Seitenabstand von etwa 20 m vorsichtig an die Löschanlage herangefahren. Nach Setzen des Steuerbordbugankers habe er TMS "Mi [REDACTED]" langsam beugehen lassen. Nachdem das Fahrzeug in Höhe des vorderen Backbordmittelpollers in einer leichten Schräglage gegen den oberen Dalben gelegen habe, habe er die Maschine mit halber Kraft weiterlaufen lassen, um den Druck des Schiffes zu mindern. Während er anschließend mit dem Matrosen eine Planke vom Schiff zur Löschrücke gelegt habe, um an Land gehen und einen Draht annehmen zu können, sei der obere Dalben bei unverändert leichter Schräglage seines Fahrzeugs plötzlich abgebrochen. Der Bruch der einzelnen Dalbenpfosten sei jeweils dort erfolgt, wo sie bei einer - unstreitig im Februar 1965 erfolgten - Reparatur

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

fehlerhaft geschweißt worden seien. Außerdem hätten die Pfosten aus einem durch Alterung und Temperaturabfall zur Versprödung neigenden Stahl bestanden.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und der Feststellungsklage stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte durch nautisches Fehlverhalten die Schäden an der Löschstelle der Klägerin verursacht. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

TMS "Mi[REDACTED]" habe zunächst mit einer Backbord-schräglage von 7° an dem oberen Dalben gelegen. Das sei nicht zu beanstanden, da eine derartige Schräglage einem üblichen Anlegemanöver entspreche. Sodann sei es jedoch - und zwar vor dem Bruch des Dalbens - zu einer Vergrößerung der Schräglage gekommen. Das ergebe sich aus den Gutachten der Sachverständigen Dr. G[REDACTED] und B[REDACTED], nach deren Ansicht der Dalben nicht bei unveränderter Schräglage des Schiffes bei 7°, sondern nur bei Veränderung dieser Schräglage gebrochen sein könne. Dann sei der Unfall aber zwingend darauf zurückzuführen, daß der Beklagte entweder die Schräglage seines Fahrzeugs über 7° hinaus absichtlich vergrößert habe oder der Anker des TMS "Mi[REDACTED]" schon bei 7° durchgegangen sei. Hingegen

sei der Umstand, daß der Dalben geschweißt und die Schweißung bzw. der hier verwendete Stahl nach dem Gutachten des Materialprüfungsamtes nicht in Ordnung gewesen sei, für den Unfallverlauf nicht ursächlich gewesen. Allerdings lasse sich nicht ausschließen, daß ein gesunder Dalben, der nach den Gutachten Dr. G. [REDACTED] und B. [REDACTED] bei einer Schräglage des TMS "Mi [REDACTED]" von 29° bzw. 31° gebrochen wäre, dem Druck des Schiffes so viel länger standgehalten hätte, daß bei Veränderung der Ruderstellung und vollem Drehen des Motors ein Aufstrecken noch möglich gewesen wäre. Indes sei zu beachten, daß der Beklagte derartige Versuche erst vorgenommen habe, als der Dalben gebrochen gewesen sei. Ihn treffe auch ein Verschulden an dem Bruch des Dalbens. Sofern die Vergrößerung der Schräglage des TMS "Mi [REDACTED]" auf einem absichtlichen Schwenken des Kopfes zum Ufer hin beruhen sollte, wäre das nautisch falsch gewesen, weil für derartige Drehungen und dadurch auftretende Belastungen keine Dalben gebaut seien, was jeder Schiffsführer wissen müsse. Sollte hingegen der Anker des TMS "Mi [REDACTED]" durchgegangen und aus diesem Grunde dessen Schräglage vergrößert worden sein, so sei nach den Gutachten der Sachverständigen Dr. G. [REDACTED] und B. [REDACTED] davon auszugehen, daß die Ankerkette zu steil gestanden habe, sich deshalb der Ankerschaft habe heben und dadurch die Haltekraft des Ankers habe verringern müssen. Das hätte sich durch Fieren der Ankerkette, gegebenenfalls durch Setzen eines zweiten Ankers vermeiden lassen. Auch hätte dem Beklagten klar sein müssen, daß bei einem Durchgehen des Ankers eine Drehbewegung am Schiff auftreten konnte, die zu einer Vergrößerung seiner Schräglage mit der Folge eines Bruchs des Dalbens führen mußte.

2. Das angefochtene Urteil hält schon deshalb einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand, weil die Feststellungen des Berufungsgerichts nicht genügen, um ein ursächliches Verschulden des Beklagten auch für den Fall anzunehmen, daß er die anfängliche Schräglage seines Fahrzeugs absichtlich vergrößert hat.

Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts mußte TMS "Mi [REDACTED]" eine Schräglage von etwa 22° einnehmen, damit vom Kopf des Fahrzeugs aus ein Draht an Land gebracht werden konnte. Sollte der Beklagte sein Schiff bis zu einer derartigen Lage gedreht haben, so kann darin allein kein ursächliches Verschulden an dem Bruch des Dalbens gesehen werden. Denn, wie dem angefochtenen Urteil - zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin - zu entnehmen ist, wäre ein gesunder Dalben erst bei einer Schräglage des TMS "Mi [REDACTED]" von 31° gebrochen. Daß der Beklagte sein Fahrzeug in eine derartige Lage gebracht hat, ist aber nicht festgestellt. Erst dann könnte ihm aber vorgeworfen werden, den Bruch des Dalbens durch ein absichtliches Vergrößern der Schräglage des TMS "Mi [REDACTED]" verschuldet zu haben.

Schon danach bedarf die Sache weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. Sie war daher - unter Aufhebung des angefochtenen Urteils - zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dort wird der Beklagte Gelegenheit haben, auf seine weiteren Bedenken gegen das angefochtene Urteil zurückzukommen. Auch wird das Berufungsgericht bei der erneuten Beurteilung der Sache darauf zu achten haben, daß es für den Ursachenzusammenhang auf den tatsächlichen Unfallhergang und nicht darauf ankommt, wie dieser sich unter gewissen Umständen hätte gestalten können. Deshalb wird es nicht weiterhin die Frage offen lassen dürfen, in welcher Schräglage sich TMS "Mi [REDACTED]" tatsächlich befunden hat, als der Dalben gebrochen ist.

Fleck

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Skibbe