

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

T e i l -

II ZR 45/74

URTEIL

Verkündet am

29. Januar 1976
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Rechtsbeistands Albert L., Bu. ü. b. Ko.,
Bo. Straße, als Konkursverwalter über das Ver-
mögen der Firma Karl T., E. am R.,

2. ...

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die D. BP Aktiengesellschaft, H., Zweignieder-
lassung Es., diese vertreten durch ihre Geschäftsführer
Ha. und Dr. Th.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte und -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Januar 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten zu 1 wird das Urteil des Rheinschiffahrts- obergerichts in Köln vom 25. Januar 1974 aufgehoben, soweit es der Firma Karl T. in E. am R. mehr als die Hälfte der Kosten ihrer Berufung auferlegt sowie weiter erkannt hat, daß sie dem Grunde nach verpflichtet ist, die Zwangsvollstreckung in das TMS "Mi." wegen eines Betrages von 218.396,50 DM nebst 4 % Zinsen aus 103.053,50 DM seit 10. November 1966 und aus 115.343 DM seit 19. Dezember 1966 zu dulden, und daß sie außerdem die Zwangsvollstreckung in das genannte Fahrzeug wegen aller weiteren Schäden der Klägerin aus dem Unfall vom 7. Dezember 1965 zu dulden hat.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die frühere Beklagte zu 1 und jetzige Gemeinschuldnerin (Firma Karl T■■■■, E■■■■) ist Eigentümerin des TMS "Mi■■■■" (77,12 m lang; 8,24 m breit; 1.258 t; Ladung 1.242 t Heizöl; 650 PS). Mit diesem Fahrzeug wollte dessen Schiffsführer Haa■■ am 7. Dezember 1965 gegen 7.30 Uhr an der rechtsrheinisch in einem starken Hang bei Dü■■■■-Re■■■■ befindlichen Löschstelle der Klägerin anlegen. Nachdem er mit dem 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. Infolgedessen geriet TMS "Mi■■■■" gegen die Löschbrücke, beschädigte sie erheblich und knickte außerdem den unteren Dalben der Löschstelle ab.

Mit der Klage hat die Klägerin die Firma Karl T■■■■ auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das TMS "Mi■■■■" wegen eines Schadensbetrags in Höhe von 218.396,50 DM nebst Zinsen sowie wegen aller weiteren Schäden aus dem Unfall vom 7. Dezember 1965 in Anspruch genommen; außerdem hat sie beantragt, die Firma Karl T■■■■ (in gesamtschuldnerischer Haftung mit dem Schiffsführer Haa■■) zur Zahlung des genannten Betrags zu verurteilen sowie festzustellen, daß sie (ebenfalls als Gesamtschuldner mit Haa■■) verpflichtet ist, der Klägerin alle weiteren Unfallschäden zu ersetzen, beides allerdings nur innerhalb der Grenzen des § 114 BinnSchG. Diese Anträge hat die Klägerin darauf gegründet, daß der Schiffsführer Haa■■ 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 voll abgeladenen Fahrzeugs, auf dessen Steuerbordseite außerdem die starke Strömung gedrückt habe, so übermäßig belastet worden, daß er habe abbrechen müssen.

Demgegenüber hat die Firma Karl T. [REDACTED] jedes Verschulden des Schiffsführers Haa [REDACTED] an dem Bruch des Dalbens bestritten. Dieser 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 unveränderter Schräglage des Fahrzeugs gebrochen. Der Bruch der einzelnen Dalbenpfosten sei jeweils dort erfolgt, wo sie bei einer - unstreitig im Februar 1965 erfolgten - Reparatur fehlerhaft geschweißt worden seien. Außerdem hätten die Pfosten aus einem durch Alterung und Temperaturabfall zur Versprödung neigenden Stahl bestanden.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-
obergericht haben den Zahlungs- und Duldungsanspruch dem
Grunde nach für gerechtfertigt erklärt sowie der Fest-
stellungsklage stattgegeben. Während des Revisionsrechts-
zuges ist über das Vermögen der Firma Karl T. das
Konkursverfahren eröffnet worden. Den dadurch unterbro-
chenen Rechtsstreit hat der Konkursverwalter aufgenommen,
soweit die Klägerin gegen die Gemeinschuldnerin Ansprüche
auf Duldung der Zwangsvollstreckung in TMS "Mi." geltend macht. Er hat beantragt, das angefochtene Urteil
aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen,
"soweit der gegen die Gemeinschuldnerin gerichteten
Zahlungsklage im Rahmen der beschränkten dinglichen
Haftung mit dem Motortankschiff 'Mi.' dem Grunde
nach stattgegeben und im gleichen Umfang die Ersatzpflicht
der Gemeinschuldnerin für weiteren Schaden aus dem Unfall
vom 7. Dezember 1965 festgestellt wurde". Demgegenüber
hat die Klägerin beantragt, die Revision des Beklagten
zu 1 zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Soweit der Konkursverwalter den Rechtsstreit aufge-
nommen hat, bestehen keine Bedenken (vgl. § 11 Abs. 1 KO).
Ihm ist zuzugeben, daß die Ausführungen des Berufungs-
gerichts nicht die Verurteilung der Gemeinschuldnerin zur
Duldung der Zwangsvollstreckung in TMS "Mi." tragen.

1. Das Berufungsgericht hat ein schuldhaft ursächliches Verhalten des Schiffsführers Haa■ aus folgenden Gründen angenommen:

TMS "Mi■" 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■ und B■, 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 Schiffsführer Haa■ entweder die Schräglage seines Fahrzeugs über 7° hinaus absichtlich vergrößert habe oder der Anker des TMS "Mi■" 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■ und B■ bei einer Schräglage des TMS "Mittelrhein" 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 Schiffsführer Haa■ 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 Haa [REDACTED] 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. Gegen diese Ausführungen bestehen schon deshalb rechtliche Bedenken, weil die Feststellungen des Berufungsgerichts nicht genügen, um ein ursächliches Verschulden des Schiffsführers Haa [REDACTED] auch für den Fall anzunehmen, daß er die anfängliche Schräglage seines Fahrzeugs absichtlich vergrößert hat.

Nach dem angefochtenen Urteil (S. 36 letzter Absatz) mußte TMS "Mi [REDACTED]" eine Schräglage von etwa 22° einnehmen, damit vom Kopf des Fahrzeugs aus ein Draht an Land gebracht werden konnte. Sollte Schiffsführer Haa [REDACTED]

sein Schiff bis zu einer derartigen Lage gedreht haben, so kann darin allein kein ursächliches Verschulden an dem Bruch des Dalbens gesehen werden. Wie dem Urteil - zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin - weiter zu entnehmen ist, wäre ein gesunder Dalben erst bei einer Schräglage des TMS "MI [REDACTED]" von 31° gebrochen. Daß Schiffsführer Haa [REDACTED] sein Fahrzeug in eine derartige Lage gebracht hat, ist aber nicht festgestellt. Erst dann könnte ihm vorgeworfen werden, den Bruch des Dalbens durch ein absichtliches Vergrößern der Schräglage des TMS "MI [REDACTED]" verschuldet zu haben.

Schon danach bedarf die Sache, soweit der Konkursverwalter den Rechtsstreit aufgenommen hat, weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. In diesem Umfang war sie daher unter entsprechender Aufhebung des angefochtenen Urteils - und der insoweit berührten Kostenentscheidung des Berufungsgerichts - an dieses zurückzuverweisen. Dort wird der nunmehrige Beklagte zu 1 Gelegenheit haben, auf seine weiteren Bedenken gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts zurückzukommen. Auch wird dieses bei der erneuten Beurteilung der Sache darauf zu achten haben, daß es für den Ursachenzusammenhang auf den tatsächlichen Unfallhergang und nicht darauf ankommt, wie sich dieser unter gewissen Umständen hätte gestalten können. Deshalb

- 9 -

wird es nicht weiterhin die Frage offen lassen dürfen,
in welcher Schräglage sich TMS "Mi[REDACTED]" tatsächlich
befunden hat, als der Dalben gebrochen ist.

Stimpel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe