

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 22/74

URTEIL

Verkündet am

29. September 1975
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N[REDACTED], AL[REDACTED] Versicherungs-AG, K[REDACTED],
Ge[REDACTED]straße [REDACTED] - [REDACTED], gesetzlich vertreten durch ihre
Vorstandsmitglieder Dr. Herbert B[REDACTED] und Dr. Werner A[REDACTED],
dortselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Ve[REDACTED] Sch[REDACTED]-Reedereien Hans Ger[REDACTED],
J & C. G[REDACTED], John Ma[REDACTED], Klaus S[REDACTED], H[REDACTED],
Vo[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. September 1975 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Hamburg vom 17. Januar 1974 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 20. Dezember 1969 schleppte der Schlepper "J[REDACTED]" den Schwimmbagger "G. & B. [REDACTED]" von Bü[REDACTED] nach Ha[REDACTED] in den Wa[REDACTED] Hafen. Dort ist der Schwimmbagger gekentert, nachdem er zuvor bei laufendem Ebbstrom festgekommen war.

Die Klägerin war Mitversicherer des Schwimmbaggers. Sie nimmt - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - die Beklagte auf Ersatz der Havarieschäden der Eigentümerin des Schwimmbaggers in Anspruch, allerdings nur bis zur Höhe des Werts der Schlepper "J[REDACTED]", "M[REDACTED]" und "U[REDACTED]" der Beklagten. Die Schiffsführer dieser Fahrzeuge

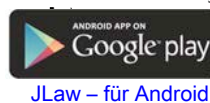
- 3 -

haben nach Ansicht der Klägerin das Kentern des Schwimmbaggers verschuldet. Dem Schiffsführer von "J[REDACTED]" sei vorzuwerfen, daß der Bagger im W[REDACTED] Hafen auf der schräg abfallenden Böschung des P[REDACTED]-Kais festgekommen sei. Sodann hätten er und die Schiffsführer der zum Freiturnen herbeigerufenen Schlepper "M[REDACTED]" und "U[REDACTED]" den Schwimmbagger nicht in das tiefe Wasser, sondern noch näher zum P[REDACTED]-Kai hin gezogen. Das habe infolge des ablaufenden Wassers zu einer immer stärkeren Schlagseite des auf seiner Eimerkette aufsitzenden Schwimmbaggers und schließlich zu dessen Kentern geführt. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 590.000 DM nebst Zinsen sowie wegen dieses Betrags zur Duldung der Zwangsvollstreckung in die Schlepper "J[REDACTED]", "M[REDACTED]" und "U[REDACTED]" zu verurteilen.

Demgegenüber hat die Beklagte vorgetragen: Die Schlepppreise, die auf Anordnung der gegenüber dem Schlepper "J[REDACTED]" weisungsberechtigten Eigentümerin des Schwimmbaggers stattgefunden habe, sei bereits beendet gewesen, als der Bagger an seinem Liegeplatz stärkere Schlagseite bekommen habe. Von dort hätten ihn die ihm darauf zu Hilfe geeilten Schlepper "J[REDACTED]", "M[REDACTED]" und "U[REDACTED]" in tieferes Wasser gezogen. Daß er dann trotzdem gekentert sei, sei allein die Folge verschiedener vorangegangener Fehler des Baggerführers gewesen. So habe der Schwimmbagger bereits bei Reiseantritt etwas nach Backbord gekrängt, weil seine Aufbauten stark vereist gewesen seien und sich in der Backbordlast eine ungewöhnlich große Wassermenge befunden habe. Ferner sei die Stabilität des Schwimmbaggers dadurch nachteilig beeinflusst worden, daß



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

seine beiden Drahtabweiser mit den daran befestigten Ankern während der Fahrt nicht hochgezogen gewesen seien, damit etwa 3,5 m über den Fahrzeugboden hinausgeragt und bei der Berührung mit der Hafensohle die Krängung des Schwimmbaggers verstärkt hätten. In dieser Richtung habe außerdem ganz wesentlich gewirkt, daß der Baggerführer versucht habe, das festsitzende Fahrzeug durch Absenken der Eimerleiter, deren Eimerkette auch nicht aufgefangen gewesen sei, hochzudrücken.

Die Beklagte hat die Schlepper "J■■■■", "M■■■■" und "U■■■■" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht hat der Klage - bis auf einen Teil des Zinsanspruchs - stattgegeben. Das Schifffahrtsobergericht hat sie in vollem Umfange abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hält die Klage in erster Linie deshalb für unbegründet, weil nicht habe "ermittelt werden können, aus welcher Ursache der Bagger 'G. & B. ■■■' gesunken sei". Zwar sei es wahrscheinlich, daß die Grundberührung und der fallende Wasserstand das Kentern des Schwimmbaggers bewirkt hätten. Sicher sei das jedoch nicht. Vielmehr sei auch zu beachten, daß Schwimmbagger durchweg

eine geringere Stabilität als Schiffe hätten und ihr Schwerpunkt - wie hier - beim Hochziehen der Eimerkette nach oben wandere. Außerdem stehe fest, daß die Aufbauten des Schwimmbaggers mehr oder weniger vereist gewesen seien, die Backbordlast ungewöhnlich viel Wasser enthalten habe und bereits bei Reiseantritt eine Backbord-Schlagseite des Schwimmbaggers von 5° vorhanden gewesen sei.

Diese Ausführungen tragen die Abweisung der Klage nicht, weil sie, wie die Revision mit Grund rügt, auf einer Verletzung der Vorschrift des § 286 Abs. 1 ZPO beruhen. Die Klägerin hatte mit Schriftsatz vom 17. Dezember 1973, S. 6/7 unter Berufung auf ein Sachverständigengutachten vorgetragen, der gute Verlauf der gesamten Schleppreise bis zum Festkommen des Schwimmbaggers im Wa[REDACTED] Hafen zeige, daß dessen Stabilität weder durch eine angeblich starke Vereisung seiner Aufbauten noch durch die in der Backbordlast vorhandene, bereits bei einer geringfügigen Krängung als groß erscheinende Wassermenge beeinträchtigt gewesen sei. Auf dieses Vorbringen ist das Berufungsgericht nicht eingegangen. Das hätte es aber tun müssen, da sich ohne eine erschöpfende Prüfung in dieser Richtung nicht sagen läßt, Ursache für das Kentern könne anstelle der Grundberührung und des fallenden Wassers eine Instabilität des Schwimmbaggers gewesen sein.

2. Auch die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts können die Abweisung der Klage nicht rechtfertigen.

a) Das Berufungsgericht hat nicht erörtert, ob der Schwimmbagger erst nach Beendigung der Schleppreise während des Wartens auf dem ihm zunächst zugewiesenen Liegeplatz festgekommen ist oder ob die Grundberührung, wie es der Schiffsführer von "J[REDACTED]" bei seiner Vernehmung vor dem Schiffsgerichtsgericht geschildert hat, schon zu einem früheren Zeitpunkt erfolgt ist. Für den Revisionsrechtszug ist daher zu Gunsten der Klägerin davon auszugehen, daß der Bagger vor Abschluß der Reise festgekommen ist. Das legt insoweit ein schuldhaftes Verhalten des Schiffsführers von "J[REDACTED]", der zuletzt den Schwimmbagger längsseits seines Fahrzeugs geschleppt hatte, nahe. Ein solches Verhalten wird jedoch von dem Berufungsgericht aus folgenden Gründen verneint:

Der Bagger könne nicht mit der Eimerkette auf Grund geraten sein. Vielmehr müsse das mit den beiden Ankern geschehen sein, die an den beiden - wegen Vereisung nicht hochziehbaren - Drahtabweisern mittels Rollen befestigt gewesen seien und tiefer als die Eimerkette gereicht hätten. Jedoch sei zweifelhaft, ob der Schiffsführer von "J[REDACTED]" über den Zustand der Drahtabweiser unterrichtet gewesen sei. Selbst wenn das aber anzunehmen sein sollte, so habe er jedenfalls nicht zu wissen brauchen, daß von den Drahtabweisern mit den Ankern eine Gefahr für den Bagger ausgehe. Als Schlepperführer habe er derartige Kenntnisse nicht besitzen müssen. Auch habe er sich, da er bestimmten Weisungen der Eigentümerin des Schwimmbaggers unterlegen habe, bis zu einem gewissen Grade darauf verlassen dürfen, daß der Bagger für die Schleppreise geeignet gewesen sei, zumal dieser schon viele Male

ohne Schwierigkeiten von einer Einsatzstelle auf der Elbe an denselben Liegeplatz im Wa[REDACTED] Hafen geschleppt worden sei. Ferner sei zu Gunsten des Schiffsführers von "J[REDACTED]" zu berücksichtigen, daß der Sachverständige R[REDACTED] (bis zur Berufungsverhandlung) und die Klägerin (sogar noch über diesen Zeitpunkt hinaus) in den nicht hochgezogenen Drahtabweisern mit den daran befestigten Ankern keine Gefahr für den Schwimmbagger gesehen hätten.

Dem ist entgegen zu halten: Dem Schiffsführer von "J[REDACTED]" oblag als Schleppzugführer die Pflicht, für eine ordnungsgemäße Durchführung der Reise zu sorgen. Dazu gehörte, daß er für die Fahrt von Bü[REDACTED] bis zu dem angewiesenen Liegeplatz im Wa[REDACTED] Hafen einen Weg nahm, auf dem der Schwimmbagger nicht festkommen konnte. Das war nur möglich, wenn er auch wußte, wie tief der Schwimmbagger in das Wasser reichte. Deshalb mußte er sich unabhängig von der Pflicht des Baggerführers, den Schleppzugführer auf die besondere Lage des Schwimmbaggers infolge der festgefrorenen Drahtabweiser aufmerksam zu machen, darüber vor Reisebeginn unterrichten. Das ist, wie er selbst vor dem Schifffahrtsgericht bekundet hat, nicht geschehen. Nach seinen Angaben hat er die Reise angetreten, ohne zu wissen, wie tief der Schwimmbagger ging, und ohne sich im einzelnen nach dem Wasserstand in dem ihm nur vom Durchfahren her bekannten Wa[REDACTED] Hafen zu erkundigen. Von diesem schuldhaften Verhalten entlastet ihn nicht, daß der Schwimmbagger zuvor schon viele Male ohne Schwierigkeiten

an den vorgesehenen Liegeplatz geschleppt worden war. Abgesehen davon, daß diese Fahrten von anderen Schleppzugführern vorgenommen worden sind, befreit der gute Verlauf früherer gleicher oder ähnlicher Reisen einen Schleppzugführer nicht von der Pflicht, sich vor jeder neuen Reise Kenntnis von dem Tiefgang seiner Anhänge und dem nunmehrigen Wasserstand zu verschaffen. Auch kann zu Gunsten des Schiffsführers von "J[REDACTED]" nicht angeführt werden, daß sein Fahrzeug nach einer Vereinbarung zwischen der Beklagten und der Eigentümerin des Schwimmbaggers von der letzteren unmittelbar zum Schleppen eingesetzt werden konnte. Denn dadurch wurde seine Verantwortung für eine ordnungsgemäße Durchführung der Reise nicht eingeschränkt. Letzteres folgt auch nicht daraus, daß der Sachverständige R[REDACTED] und die Klägerin die Gefahren, die dem Schwimmbagger bei einer Grundberührung mit den an den Drahtabweisern befestigten Ankern drohen konnten, falsch eingeschätzt haben. Das hat nichts damit zu tun, daß der Schiffsführer von "J[REDACTED]" jede Grundberührung des Schwimmbaggers vermeiden mußte und, um dieser Pflicht nachkommen zu können, sich auch die Kenntnis zu verschaffen hatte, wie tief der Bagger in das Wasser reichte.

b) Das Berufungsgericht ist beim Prüfen der Frage, ob ein Fehlverhalten der Schiffsführer von "J[REDACTED]", "M[REDACTED]" und "U[REDACTED]" beim Abziehen des festsitzenden Schwimmbaggers festzustellen ist und die Beklagte dafür einzustehen hat, nicht auf den Vorwurf der Klägerin eingegangen, die Schlepper hätten den Schwimmbagger in die falsche Richtung gezogen, so daß er noch mehr auf die schräg abfallende Böschung des P[REDACTED]-Kais geraten sei. Schon deshalb ist das Verneinen

dieser - bisher auch nur aus der Sicht des § 831 BGB
erörterten - Frage durch das Berufungsgericht rechtlich
nicht einwandfrei begründet.

3. Das angefochtene Urteil kann somit keinen Bestand
haben. Es war deshalb aufzuheben und die Sache, da sie
weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht bedarf, an
dieses zurückzuverweisen. Bei der erneuten Verhandlung
wird die Klägerin Gelegenheit haben, auf alle sonstigen
Bedenken, die sie gegen das angefochtene Urteil vorge-
bracht hat, zurückzukommen.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Skibbe