

25

2490 068

I ZR 56/50

V e r k ü n d e t

am 8. Juni 1951

■, Just.Sekr.
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Gebr. K ■, Zweigniederlassung D ■-Ruhrort
H ■straße ■ d,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsi-
denten des Verwaltungsbezirks O ■ Abt. Seewasser-
straßenverwaltung,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

hat der Bundesgerichtshof, I. Zivilsenat auf die mündliche
Verhandlung vom 8. Juni 1951 unter Mitwirkung des Bundes-
richters Dr. Lindenmaier als Vorsitzenden und der Bundes-
richter Dr. Heidenhain, Schmidt, Wilde, Fr. Krüger-Mieland
für Recht erkannt:

Das Urteil des I. Zivilsenats des Oberlandes-
gerichts in Oldenburg vom 9. Juni 1950 wird aufge-
hoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung auch über die Kosten einschließlich
der Kosten der Revisionsinstanz an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist eine Firma, die neben anderen Schiffen auch Wohnschiffe besitzt und vermietet. Im Jahre 1947 benötigte das Seewasserstraßenamt in Oldenburg mehrere Wohnschiffe und verhandelte mit der Klägerin über deren Anmietung. Am 25. Juni 1947 richtete das Amt ein Schreiben an die Klägerin, in dem es heißt:

Die Wohnschiffe "Hilde" und "Fortuna" sind von mir inzwischen besichtigt worden. Das Wohnschiff "Hilde" kommt für eine Anmietung durch das Wasserstraßenbauamt kaum in Frage.

Dagegen bin ich bereit, die "Fortuna" sofort anzumieten und auch die "Heyko", sobald diese wieder instandgesetzt ist.

Als Mietpreis kann ich nach der Geräteliste der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie für die "Fortuna" 200.- RM monatlich und für die "Heyko" 210.- RM monatlich zuzüglich Versicherungsprämie zahlen, wobei die laufenden Reparaturkosten und die Kosten für die Schlußreparatur vom Seewasserstraßenamt zu tragen wären. Die 1. Instandsetzung der beiden Wohnschiffe führt das Seewasserstraßenamt auf Ihre Kosten durch und stellt die dafür erforderlichen Baustoffe zur Verfügung. Einrichtungsgegenstände wie Öfen, Betten, Schränke verbleiben in Eigentum des Seewasserstraßenamts.

Die Kündigungsfrist beträgt von beiden Seiten 6 Wochen.

Die "Fortuna" ist mit den vom Seewasserstraßenamt gelieferten Baustoffen instandgesetzt und vom Amt gemietet worden, dagegen ist es zur Instandsetzung und Anmietung der "Heyko" nicht gekommen. Dieses Schiff, das in Emden seit dem Frühjahr nach Eintritt des Tauwetters unter Wasser gelegen hatte, ist erst am 23. Juni 1947, also

25

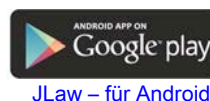
- 3 -

nur 2 Tage vor dem Schreiben vom 25. Juni 1947 gehoben worden. Das Seewasserstraßenamt hat es im August 1947 in Lmden abgeholt und nach dem Bauhof in Oldenburg schleppen lassen, wobei die "Heyko" zwei Havarien erlitten hat, durch die es beschädigt worden ist. Im Bauhof ist das Schiff dann zweimal gesunken, vom Seewasserstraßenamt aber wieder gehoben worden. Das Schiff ist durch einen Sachverständigen Burger nach einer Vorbesichtigung untersucht worden, worauf das Amt der Klägerin durch ein Schreiben vom 24. November 1947 (Bl. 28 der von der Klägerin überreichten Korrespondenzmappe) mitgeteilt hat, die Bodenuntersuchung der "Heyko" auf der Brandt'schen Werft habe ergeben, daß die stark abgerostete eiserne Schiffshaut durch eine ca 50 cm starke Betonschicht geschützt sei. Nach der Instandsetzung der Aufbauten, die zur Zeit auf dem Bauhof des Seewasserstraßenamts durchgeführt werde, solle der Schiffsboden auf der Brandt'schen Werft einen Schutzanstrich erhalten. Die Instandsetzung des Schiffes ist dann aber nicht fortgesetzt worden, weshalb die Klägerin dem Amt am 9. Februar 1948 (Bl 31 der Korrespondenzmappe) geschrieben hat, sie verstehe nicht, daß das Amt ihre Briefe nicht beantworte; sie habe von dem Amt erfahren wollen, ob das Wohnschiff "Heyko", wie abgesprochen, auf der Schiffswerft von Brandt auf ihre Kosten repariert werde. Darauf hat das Amt der Klägerin durch ein von dem Regierungsbaurat Dr. W. [REDACTED] unterschriebenes Schreiben vom 11. Februar 1948 (Bl 32 der Korrespondenzmappe) geschrieben:

-4-



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

"Von der beabsichtigten Anmietung der "Heyko" nach erfolgter Instandsetzung muß ich leider ganz Abstand nehmen, da das Wohnschiff wegen seines zu großen Tiefgangs bzw. der zu geringen Freibordhöhe bereits zweimal im Bauhafen abgesunken ist und nur mit großem Kostenaufwand wieder gehoben werden konnte. Das Schiff ist daher an der unteren Munte, die zum Tidegebiet gehört, völlig ungeeignet und kann wegen seines zu großen Tiefgangs auch auf dem etwas ruhigeren und sturmflutsicheren Küstenkanal nicht eingesetzt werden. Ein baldiger Abtransport der "Heyko" vom Bauhafen wird für erforderlich gehalten und ich bitte, dieses unverzüglich zu veranlassen."

Im August 1948 hat die Klägerin die "Heyko" im Bauhafen abgeholt und nach der Brandt'schen Werft verlegt. Dort ist das Schiff im September 1948 durch eine Sturmflut losgerissen worden. Es ist dabei zerbrochen und seitdem nur mehr ein Wrack.

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Schadensersatz in Anspruch. Sie behauptet, daß die "Heyko" vor dem 1. April 1948 bezugsfertig gewesen wäre, wenn die Beklagte die Verpflichtung, sie auf ihre Kosten instandsetzen zu lassen, erfüllt hätte. Dann würde sie für die Monate April, Mai und Juni 1948 je 260.- RM = 26.- DM und für die Zeit vom 1. Juli 1948 ab monatlich 260.- RM Miete bis zum 31. März 1949 erhalten haben. Diese Beträge müsse die Beklagte ihr zahlen, um sie schadlos zu halten. Ferner schulde die Beklagte ihr Schadensersatz dafür, daß das Schiff auf dem Transport von Emden nach dem Bauhafen in Oldenburg zwei Havarien erlitten habe und später im Bauhafen zweimal gesunken sei. Endlich habe die Beklagte ihr auch den Schaden

zu ersetzen, den die "Heyko" gelegentlich der Sturmflut erlitten habe. Denn wenn die Beklagte das Schiff rechtzeitig repariert hätte, hätte das Schiff bei der Flut nicht auf der Brandt'schen Werft gelegen und wäre nicht beschädigt worden. Die Beklagte beantragt die Abweisung der Klage. Sie macht geltend, daß sie die "Heyko" nicht habe instandzusetzen brauchen, weil sich bei ihrer Untersuchung herausgestellt habe, daß sie als Wohnschiff nicht habe verwendet werden können.

Das Landgericht in Oldenburg hat die Klage durch das Urteil vom 7. Februar 1950 abgewiesen. Der 1. Zivilsenat des Oberlandesgerichts in Oldenburg hat die Berufung der Klägerin durch das Urteil vom 9. Juni 1950 zurückgewiesen, soweit die Klägerin nicht Ansprüche wegen der auf der Reise von Emden nach Oldenburg stattgehabten Havarieen der "Heyko" geltend macht. Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Klägerin, welche ein ihren abgewiesenen Ansprüchen stattgeben- des Urteil erstrebt. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Daß als Beklagte die Bundesrepublik Deutschland bezeichnet worden ist, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Durch Art. 89 Abs 1 GG ist der Bund der Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen geworden. Nach Abs 2 der gleichen Bestimmung verwaltet der Bund die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden. Aus

dem Zusammenhalt dieser beiden Bestimmungen muß gefolgert werden, daß der Bund mit dem Eigentum an den Reichswasserstraßen auch die Verbindlichkeiten mit übernommen hat, die aus den vom Reiche zur Verwaltung der Wasserstraßen geschlossenen Verträgen her noch bestanden. So sind die Vorschriften über die Übernahme des Eigentums an den Wasserstraßen bereits früher einmal gehandhabt worden. Auch das Deutsche Reich hat das Eigentum an den Wasserstraßen gemäß Art 97 der Weimarer Verfassung erworben. Zur Übertragung des Eigentums ist der Staatsvertrag betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (RGBl 1921 S 962) geschlossen worden. In dessen § 5 ist damals bestimmt worden, daß das Reich in die öffentlich-rechtlichen und in die privatrechtlichen Verträge eintrete, soweit sie Rechte und Pflichten für die Verwaltung der auf Grund des Staatsvertrages übergehenden Wasserstraßen begründeten. Daraus ergibt sich, daß das Eigentum an den Wasserstraßen auch damals schon von dem Reich, belastet mit den Verbindlichkeiten aus den Verträgen über die Verwaltung der Straßen erworben worden ist. So müssen die entsprechenden Vorschriften auch heute ausgelegt werden. (Vgl auch Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951 (RGBl 51, 352).)

Die Begründung, mit der das Berufungsgericht die Abweisung der Klage rechtfertigt, verstößt insofern gegen § 286 ZPO als sie nicht alle Tatsachen berücksichtigt, die die Klägerin zum Beweise für ihre Behauptung angeführt hat, daß zwischen den Parteien ein bindender Vertrag über die Herstellung des Wohnschiffes "Heyko" zustandegekommen sei. Das Berufungsgericht führt aus, es sei auch zum Abschluß eines Vorvertrages für einen Mietvertrag, auf den die Klägerin ihre Ansprüche stützen könnte, nicht gekommen. Dieser Vorvertrag habe zum Inhalt haben sollen, daß die Beklagte die "Heyko" auf Kosten der Klägerin unter Verwendung des von der Beklagten gelieferten Materials instandsetzen ließ und sodann die "Heyko" anmietete. Wesentlicher Bestandteil dieses Vorvertrages sei die Festlegung des Umfanges der durchzuführenden Reparaturen gewesen. Das ergebe sich aus der gerichtsbekannten Tatsache, daß das Material, das das Seewasserstraßenamt beschaffen sollte, nur schwer zu erlangen gewesen sei. Für das Amt sei es deshalb von entscheidender Bedeutung gewesen, wieviel Material nötig sein werde. Das gehe auch aus dem Schreiben des Amtes vom 19. September 1947 und der Antwort der Klägerin vom 29. September 1947 sowie aus der weiteren Korrespondenz hervor. In den ersteren gehe das Amt ausdrücklich davon aus, daß die Anmietung der "Heyko" erst nach der Besichtigung durch einen Sachverständigen und der Festlegung der für die Instandsetzung erforderlichen Zeit erfolgen könne. Die Klägerin bestreite zwar

in ihrer Antwort, daß die ursprüngliche Vereinbarung den vom Amt behaupteten Inhalt gehabt habe; sie mache jedoch ihrerseits Vorschläge für den Umfang und die Zeit der Instandsetzung. Im Schreiben vom 14. Oktober 1947 weise das Amt noch einmal darauf hin, daß es bei seinem Vorbehalt verharren müsse. Die Klägerin habe dann in ihrem Schreiben vom 16. Oktober 1947 angekündigt, daß einer ihrer Herren das Amt besuchen werde, um die Sache in Ordnung zu bringen. Daraus gehe hervor, daß damals eine Einigung der Parteien über den Umfang der Reparaturen noch nicht erfolgt war. Ob in dem Schreiben des Amtes vom 24. November 1947 eine Bestätigung des Vorvertrages gesehen werden könne, könne dahinstehen. Die für den Vorvertrag wesentliche Frage, welchen Umfang die Reparaturen haben sollten, sei bis zu diesem Schreiben nicht geklärt und werde auch durch dieses Schreiben nicht klargestellt.

Bei dieser Begründung hat das Berufungsgericht die Bedeutung des Schreibens vom 24. November 1947 nicht ausreichend gewürdigt. In dem Schreiben teilt das Amt der Klägerin mit: "Die Bodenuntersuchung der "Heyko" auf der Brandt'schen Werft hat ergeben, daß die stark abgerostete eiserne Schiffshaut durch eine 50 cm starke Betonschicht geschützt ist. Nach Instandsetzung der Aufbauten, die zur Zeit auf dem Bauhof des Wasserstraßenamts durchgeführt wird, soll der Schiffsboden auf der Brandt'schen Werft einen Schutzanstrich erhalten". Aus diesem Schreiben geht also einwandfrei hervor, daß damals die Instandsetzung des Schiffes bereits im Gange

war. Die Besichtigung des Schiffes war durchgeführt. Sie hatte ergeben, daß die eiserne Schiffshaut stark angerostet war. Dieser Mangel ist aber nicht als so schwer angesehen worden, daß er die Instandsetzung des Schiffes als unlohnend oder gar unmöglich erscheinen ließ. Das Amt hatte sich vielmehr entschlossen, mit der Instandsetzung der Aufbauten zu beginnen und hatte diese bereits in Angriff genommen. Dieses Schreiben beweist mithin, daß das Wasserstraßenamt den vom Berufungsgericht festgestellten Mangel der Einigung über den Umfang der Reparaturen nicht für ein Hindernis für den Beginn der Reparaturen gehalten hat. Diese erstreckten sich zunächst allerdings nur auf die Aufbauten. Aber die Schiffshaut war auch bereits besichtigt worden, und das Wasserstraßenamt hatte sich dahin schlüssig gemacht, daß die Schiffshaut einen Schutzanstrich erhalten sollte, ohne daß erkennbar ist, ob das Amt den Schutzanstrich damals für ausreichend gehalten hat, das Schiff für den Zweck als Wohnung zu dienen, geeignet zu machen oder ob es hierzu weitere Arbeiten für erforderlich gehalten hat. Bei dieser Sachlage drängte sich die Frage auf, weshalb das Amt die Instandsetzung des Schiffes nicht fortgesetzt hat. Das Berufungsgericht ist dieser Frage nicht nachgegangen. Es ist ersichtlich der Auffassung, die mangelnde Einigung über den Umfang der Instandsetzung sei der Grund dafür, daß die Reparaturen eingestellt seien. Wäre sich das Berufungsgericht seiner durch § 286 ZPO festgelegten Pflicht, den ganzen Inhalt

der Beweisverhandlungen zur Grundlage seiner Feststellungen zu machen, bewußt gewesen, so hätte es zu anderen Folgerungen kommen können. In dieser Beziehung kommt auch noch Folgendes in Betracht. Der Baurat Schnittger hat als Zeuge bekundet, er habe am 22. November 1947, also unmittelbar vor Abgang des Schreibens vom 24. November 1947, bei der Strommeisterei in Oldenburg angefragt, was im einzelnen an Materialien für die Instandsetzung der "Heyko" gebraucht werde. Darauf seien die Anforderungen mündlich angegeben worden. Auf Grund dieser Anforderungen habe sich das Amt die erforderlichen Holzkontingente besorgt. Es sei aber bei der damaligen Holzknappheit unmöglich gewesen, auf Grund der Kontingente das Holz zu bekommen. Aus diesem Grunde hätten die Reparaturen unterbleiben müssen.

Die Feststellung, der Mangel der Einigung über den Umfang der erforderlichen Reparaturen sei der Grund dafür gewesen, daß die Reparaturen nicht durchgeführt wurden, hätte das Berufungsgericht nicht treffen dürfen, ohne sich mit dieser Aussage des Baurats Schnittger auseinanderzusetzen.

Die festzustellenden Verstöße gegen § 286 ZPO stellen einen so schweren prozessualen Mangel dar, daß das Berufungsurteil mit seiner bisherigen Begründung nicht aufrecht erhalten werden kann.

Es ist nicht auszuschließen, daß das Berufungsurteil bei erneuter Prüfung des Sachverhalts mindestens zu der Feststellung eines bindenden Vorvertrages kommen könnte. Es erscheint auch nicht von vornherein ausgeschlossen, daß bei Annahme eines solchen, insbesondere, wenn man die aus ihm sich als Nebenverpflichtung ergebende Obhutspflicht für das Fahrzeug berücksichtigt, die hier zur Entscheidung stehenden Ansprüche der Klägerin sich ergeben.

Deshalb mußte das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung auch über die Kosten an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Lindenmaier

Heidenhain

Schmidt

Wilde

Krüger-Mieland