

Verkündet
am 23. Januar 1961
Pfauz, Justizangestellter
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 H [REDACTED] Zeereederij, Reederei niederländi-
schen Rechts, R [REDACTED]/Hol [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihren Geschäftsführer
J. V [REDACTED] in R [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Det F [REDACTED] Da [REDACTED]-Se [REDACTED], Aktieselbshab,
gesetzlich vertreten durch ihre Direktoren J.A.K [REDACTED],
Poul An [REDACTED], Knud H [REDACTED], Johs. K [REDACTED], Erik Re [REDACTED],
Sigurd W [REDACTED], Kov [REDACTED] K, Sankt A [REDACTED] Plads [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 23. Januar 1961 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager
und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des
Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 12. Mai 1959
wird auf Kosten der Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen,
daß der Klaganspruch dem Grunde nach im Rahmen des § 774 HGB
für gerechtfertigt erklärt wird und die Kosten der Berufung
der Beklagten auferlegt werden.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. September 1954 gegen 22,45 Uhr stießen im Nord-Ostsee-Kanal in der Gegend von Hoc [REDACTED] (km [REDACTED],6) bei klarer Sicht und leichtem Wind der ostwärts fahrende dänische Dampfer "Sv [REDACTED]" (1320 BRT; voll beladen) der Klägerin und das auf entgegengesetztem Kurs fahrende niederländische Motorschiff "L [REDACTED]" (498 BRT; volle Holz-Deckladung) der Beklagten zusammen. MS "L [REDACTED]" scherte, nachdem es den Bagger "Kr [REDACTED]" passiert hatte, nach Backbord auf die Südseite des Kanals aus und geriet vor den Bug des die rechte Fahrwasserhälfte haltenden D. "Sv [REDACTED]". "L [REDACTED]" versuchte durch Hart-Steuerbord-Ruder und "Rückwärts voll" der Maschine den Zusammenstoß zu verhindern. Beide Schiffe erlitten Beschädigungen. Sie sind in Kenntnis der wechselseitig erhobenen Ansprüche auf neue Reisen ausgesandt worden. Das Seeamt Flensburg hat keine Schuld der beteiligten Kanallotsen festgestellt.

Die Klägerin hat geltend gemacht, "L [REDACTED]" habe sich als ein bei Kursänderungen unsicher steuerndes Schiff erwiesen und sei auf die falsche Fahrwasserseite geraten, woraus sich der von der Beklagten nicht entkräftete Anscheinsbeweis eines Verschuldens ergebe. Statt eines Kanalsteuerers sei ein Leichtmatrose am Ruder gewesen. Der Ankerspill sei nicht besetzt gewesen. Ein Warnsignal sei nicht gegeben und die Fahrt zu spät ermäßigt worden. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 95.553,74 dän.Kr. nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und Widerklage auf Zahlung von 126.706,51 holl. Gulden und 27.999,41 DM nebst Zinsen und Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff "Sv [REDACTED]" wegen dieser Ansprüche erhoben. Sie hat

ein Verschulden der Führung von "L" bestritten. Kurz vor dem Bu Hafen sei das Schiff plötzlich unruhig geworden und habe etwas nach Backbord ausgegiert, was durch Steuerbord-Ruder ausgeglichen worden sei. Auf 150 bis 200 m Entfernung von "Sv" sei "L" plötzlich ein zweites Mal nach Backbord ausgeschert. Trotz "Hart Steuerbord"-Ruder und "Rückwärts voll" sei "L" weiter nach Backbord ausgeschert. Die Ruderanlage sei in Ordnung gewesen. Ein schuldhaftes Verhalten beim Ausscheren sei nicht vorgekommen. Das "Absetzen" von dem gerade passierten Bagger "Kr" scheide aus, weil "L" danach wieder ruhig im Steuer gelegen habe. Es sei anzunehmen, daß ein querlaufender Wasserzufluß "L" in einen Backborddreh versetzt habe. Durch ein Ankermanöver nach dem Erkennen der Gefahrenlage habe sich der Zusammenstoß nicht vermeiden lassen. Der Ankerspill habe nicht besetzt zu sein brauchen. Die Führung von "Sv" habe die Fahrt nicht rechtzeitig aus dem Schiff genommen und nicht beide Anker, sondern fehlerhaft nur den Backbordanker geworfen.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und durch Endurteil die Widerklage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten durch Urteil vom 12. Mai 1959 (abgedruckt VersR 1959, 849 = Hansa 1959, 2488) zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Abweisung der Klage und auf Verurteilung nach der Widerklage weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Gegen die Beklagte spricht, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, ein Anscheinsbeweis für ein für



den Schaden ursächliches nautisches Verschulden bei der Führung des MS "L■■■■", weil dieses in der dem D. "Sv■■■■" zustehenden Fahrwasserseite mit ihm zusammengestoßen ist (vgl. OGHZ 4, 194, 203). Die Klägerin ist also des Beweises eines Verschuldens der Beklagten enthoben, solange nicht die Beklagte Tatsachen bewiesen hat, die die ernsthaft in Betracht zu ziehende Möglichkeit ergeben, "L■■■■" sei ohne Verschulden auf die falsche Seite vor den Bug von "Sv■■■■" geraten (vgl. BGHZ 6, 169, 170).

II. Das Berufungsgericht ist zu der Ansicht gelangt, eine Entkräftung des Anscheinsbeweises scheide aus, weil die Beobachtungen über das Verhalten von "L■■■■" bei Rudermanövern vor dem Unfall und die eigene Darstellung der Beklagten über den Hergang nach dem Passieren des Baggers "Kr■■■■" nicht ergäben, daß sich der Zusammenstoß ohne ein Verschulden der Führung des MS "L■■■■" ereignet haben könne. Die Revision verkennt die Bedeutung des Anscheinsbeweises, indem sie meint, wenn "L■■■■" ausscherte, ohne daß die Führung dazu einen Anlaß, insbesondere durch ein falsches Rudermanöver, gesetzt habe, und ohne daß Fehler der Ruderanlage festgestellt seien, müsse ein Vorgang ursächlich sein, der von der Beklagten nicht zu vertreten sei. Der Anscheinsbeweis begründet die Annahme eines Verschuldens auch dann noch, wenn die Beklagte dargetan hat, daß für das Ausscheren keine ursächlichen Mängel der Ruderanlage und Maschine vorgelegen haben und keine fehlerhaften Manöver ausgeführt worden sind. Es bleibt auch dann noch offen, ob "L■■■■" alsbald nach dem Ausscheren die der Sachlage entsprechenden Manöver eingeleitet hat, die den Zusammenstoß verhüten konnten (vgl. Schaps, Das deutsche Seerecht, 2. Aufl. § 735 Anm. 78). Das Berufungsgericht hat die sofortige Vornahme aller notwendigen korrigierenden Manöver der Darstellung der Beklagten nicht zu entnehmen vermocht.

1. Soweit das Berufungsgericht dabei von einer von Anfang an bestehenden Steuerempfindlichkeit des MS "L[REDACTED]" ausgeht, liegt der von der Revision gerügte Verfahrensverstöß nicht vor. Die Beklagte hatte sich mit der Verwertung der Aussagen der vom Seeamt vernommenen Zeugen einverstanden erklärt (Bl. 64 GA) und hatte erneut in der Berufungsinstanz auf die Aussage des Zeugen Bur[REDACTED] vor dem Seeamt verwiesen. In dieser Vernehmung hatte Burmeister nicht nur bekundet, daß "L[REDACTED]" auf geraden Strecken gut und leicht steuerte, sondern hinzugefügt, daß das Schiff bei Kursänderungen leicht unruhig geworden sei; es habe lange gedauert, bis es wieder stetig gesteuert habe. Die vorgelegten Erklärungen, daß früher keine Schwierigkeiten beim Steuern bemerkt worden seien, standen dem nicht entgegen und brauchten keinen Anlaß zur Befragung nach § 139 ZPO zu geben. Die Bekundung des Zeugen Hi[REDACTED], der das Schiff bis N[REDACTED] gelotst hatte, er habe nicht bemerkt, daß das Schiff zum Gieren neigte, bedurfte keiner ausdrücklichen Würdigung. Das Berufungsgericht konnte jedenfalls davon ausgehen, dem Lotsen Bur[REDACTED] sei am Unfalltage ein unruhiges Steuern des Schiffs bei Kursänderungen aufgefallen. Einer gerichtlichen Vernehmung der Zeugen Bur[REDACTED] und S[REDACTED], die ausführlich vom Seeamt vernommen worden waren, bedurfte es nicht, nachdem sich die Beklagte mit der Verwertung der Aussagen einverstanden erklärt hatte.

2. Das Berufungsgericht legt die Darstellung der Beklagten über das Verhalten von "L[REDACTED]", nachdem es "Sv[REDACTED]" auf etwa 750 m als Gegenkommer ausgemacht hatte, zugrunde, entnimmt aber dieser Schilderung keine Entlastung der Beklagten. Es kommt zu dem Ergebnis, der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden von "L[REDACTED]" werde hierdurch nicht ausgeschlossen.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe entgegen der den Aussagen der Zeugen Bur[REDACTED] und S[REDACTED] entsprechenden Darstellung zu Unrecht angenommen, MS "L[REDACTED]" sei nach dem ersten Unruhigwerden nicht wieder ruhig geworden. Es sei nicht beachtet worden, daß die erste Unruhe durch Steuerbord-Ruder wieder ausgeglichen worden sei. Jedoch liegt ein Mißverständnis der Revision vor. Es ist richtig und wird auch vom Berufungsgericht nicht in Zweifel gezogen, daß nach der Darstellung der Zeugen Bur[REDACTED] und S[REDACTED] die erste plötzlich ohne ersichtlichen Grund erfolgte Backbord-Drehung vor dem Bu[REDACTED] Hafen durch Steuerbord-Ruder aufgehoben worden ist. Gleichwohl konnte das Berufungsgericht die Unruhe des Schiffs als nicht behoben bezeichnen. Denn kaum war das Gieren nach Backbord rückgängig gemacht, drehte "L[REDACTED]" wieder ohne erkennbaren Anlaß nach Backbord. Das Schiff blieb also weiterhin nicht zuverlässig auf dem gesteuerten Kurs, sondern lief erneut aus dem Ruder. Die "Unruhe", d.h. die Neigung zum Gieren, bestand also fort. Einer Vernehmung der Zeugen Bur[REDACTED] und S[REDACTED] bedurfte es nicht, da das Berufungsgericht von deren Aussagen vor dem Seeamt, mit deren Verwertung sich die Beklagte einverstanden erklärt hatte, nicht abwich.

III. Das Berufungsgericht meint, daß bei dem zweiten Gieren von "L[REDACTED]" nach Backbord in etwa 150 bis 200 m Entfernung von "Sv[REDACTED]", dem mit "Hart Steuerbord"-Ruder und "Rückwärts voll" begegnet wurde, sofort der Anker hätte geworfen werden müssen. Diese Auffassung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Das Schiff lief kurz nacheinander zweimal aus dem Ruder. Der Gegenkommer befand sich in gefährlicher Nähe und ein Zusammenstoß drohte, wenn der Backbord-Dreh fort dauerte. Ob das Schiff durch "Hart Steuerbord"-Ruder zuverlässig und rechtzeitig wieder auf den Kurs zu bringen war,

blieb bei den Eigentümlichkeiten des Manövrierens im Kanal, insbesondere bei kurz aufeinanderfolgenden und kräftigen Rudermanövern, unsicher. Die Beobachtungen des Lotsen Bur[REDACTED] über eine allgemeine Unruhe von "L[REDACTED]" bei Kursänderungen mußten diese Unsicherheit verstärken. Die Gefahrenlage war also entgegen der Revision schon beim Beginn des zweiten Ausscherens eingetreten, obwohl das erste Ausscheren vor dem Bu[REDACTED] Hafen durch Gegenruder behoben werden konnte. Es bedeutet keine Überspannung der nach § 276 BGB zu erfordernden Sorgfalt, wenn unter diesen Umständen wegen der Nähe des Gegenkommers verlangt wird, daß das unsicher steuernde Schiff sich bei plötzlichem erneutem Ausscheren nicht mit Ruder- und Maschinenmanövern begnügt, sondern sofort den Anker fallen läßt. Zu Unrecht bezeichnet die Revision die vorgenommenen Manöver von "L[REDACTED]" als solche des letzten Augenblicks, bei denen kein Schuldvorwurf im Falle unrichtiger Entscheidung erhoben werden könne. Auf einen solchen Entschuldigungsgrund kann sich unter Umständen ein Schiff berufen, das durch ein anderes in eine gefährliche Lage gebracht wird und in der kurzen Überlegungszeit nicht zum sachgemäßen Entschluß gelangt (Schaps, § 735 Anm. 18, § 736 Anm. 27; BGH VersR 60, 82). Hier entstand durch das Ausscheren von "L[REDACTED]" die Kollisionsgefahr und seine Führung mußte rechtzeitig alle Maßnahmen in Betracht ziehen, die geeignet waren, den Zusammenstoß mit dem vorschriftsmäßig fahrenden D. "Sv[REDACTED]" zu verhindern. Unbegründet ist daher auch die Rüge der Revision, es liege eine ungleiche Behandlung der Parteien vor, denn bei "L[REDACTED]" werde keine Entschuldigung wegen Manövers des letzten Augenblicks angenommen, aber "Sv[REDACTED]" eine solche zugebilligt, wenn sie nur einen und dazu den falschen Anker geworfen habe. "Sv[REDACTED]" wurde durch das vor seinem Bug in das falsche Fahrwasser hinüberwechselnde MS "L[REDACTED]" in eine gefährvolle Lage gebracht.

Seiner Führung verblieb nur eine ganz kurze Zeit zum Handeln. Wenn sie in dieser nicht alle sachgemäßen Maßnahmen traf, ist ihr dies nicht zum Verschulden anzurechnen (vgl. VII).

IV. Das Berufungsgericht hat auch dargelegt, daß ein rechtzeitiges Ankermanöver von "L" den Zusammenstoß mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit verhindert hätte, so daß jedenfalls der Beweis des ersten Anscheins durch die Gegen-
darstellung der Beklagten nicht ausgeschlossen werde. Die Rüge der Revision, es sei kein Sachverständiger über diese Frage vernommen worden, ist grundlos erhoben. Der Sachverständige Si hat eine Zeitberechnung für das Ankermanöver und seine Auswirkung angestellt, die eine Annäherung von 248 m in der Minute ergab. Diese Berechnung hatte der Privatgutachter B der Beklagten bestätigt (Bl. 164 GA) und daraus bei 200 m Entfernung 44 Sekunden bis zur Kollision errechnet. Bei besetztem Ankerspill und klar gemachtem Anker hätte diese Zeit nach Ansicht des Berufungsgerichts ausgereicht, um die Kollision zu verhindern, zumal die Gegenmaßnahmen von "Sv" hinzukamen. Diese Erwägung, die auf der Äußerung des Sachverständigen Si beruht, ist tatsächlicher Natur und ohne Verfahrensverstoß angestellt. Die Einholung eines Obergutachtens stand im Ermessen des Berufungsgerichts. Die Zeugen Bu und S, die dafür benannt waren, daß die Schiffe schon so nahe waren, daß ein Ankermanöver den Ablauf des Geschehens nicht mehr hätte zu ändern vermögen, brauchten nicht vernommen zu werden, denn das Berufungsgericht geht davon aus, daß die Angaben der Beklagten und der beim Seeamt vernommenen Zeugen über den Abstand der Schiffe richtig sind. Ob aus dem Abstand etwas für die Ursächlichkeit der Unterlassung des Ankermanövers folgte, war eine Frage der Würdigung, die unter Zuzie-

hung eines Sachverständigen vorgenommen worden ist. Das Berufungsgericht zieht ausdrücklich in Betracht, daß die Zeitspanne nur 44 sec betragen haben kann.

V. Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsirrtum die Besetzung des Ankerspills in dem Augenblick des ersten Gierens von "L" nach dem Passieren des Baggers als eine wegen der Annäherung eines Gegenkommers gemäß Art. 29 Seestraßenordnung (vgl. § 2 Abs. 1 der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 14. Januar 1939) zu treffende Vorsichtsmaßnahme angesehen. Das Berufungsgericht übersieht nicht, wie die Revision meint, daß dieses Gieren ausgeglichen worden ist. Das Schiff war, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, unruhig geworden, indem es ohne ersichtlichen Anlaß aus dem Ruder lief. Bei der Enge des Kanals war nicht abzusehen, wie sich die weiteren Rudermanöver auswirken und ob sie genügen würden; das Schiff vom Gegenkommer frei zu halten. Das Berufungsgericht konnte daher unbedenklich die Besetzung des Ankerspills als eine durch die seemännische Praxis gebotene Vorsichtsmaßnahme ansehen, die wegen etwa nötig werdender Ankermanöver sofort getroffen werden mußte, als das als steuerempfindlich aufgefallene Schiff einen unerklärlichen Backborddreh in Richtung auf einen Gegenkommer aufnahm. Der Sachverständige hatte noch weitergehende Anforderungen an die Besetzung des Ankerspills gestellt (Bl. 121 GA). Die Gefahrenlage durch Verlust der Steuerfähigkeit dicht vor einem Gegenkommer bestand entgegen der Revision schon vor dem erneuten Gieren und hätte bei genügender Sorgfalt erkannt werden müssen. Ob die Holzladung den Weg zum Anker einengte und auch deshalb sofort eine Ankerwache zu stellen war, kann dahinstehen. Es ist auch keine Erörterung nötig, ob aus der Unterlassung einer nach Art. 29 Seestraßenordnung gebotenen, im einzelnen nicht aus-

drücklich vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahme der Beweis des ersten Anscheins eines für den Zusammenstoß ursächlichen Verschuldens von "L" hergeleitet werden konnte, falls diese nicht ausgeschert wäre (vgl. RGZ 97, 13, 15; BGH, MDR 1958, 489). Jedenfalls ist der auf dem Ausscheren in das falsche Fahrwasser beruhende Anscheinsbeweis nicht entkräftet.

VI. Zutreffend hat das Berufungsgericht den Anscheinsbeweis auch nicht durch die Darlegung der Beklagten für entkräftet gehalten, das Ausscheren könne durch Zufluten von Regenwasser in den Kanal und einen darauf beruhenden Querstrom entstanden sein. Die Beklagte hat durch die Bezugnahme auf das Gutachten der Betriebsleitung des Nord-Ostsee-Kanals und das sachverständige Zeugnis eines Vertreters der Direktion nur Beweis dafür angeboten, daß zu verschiedenen Zeiten aus Wassergräben Wasser in den Kanal abgelassen oder hineingepumpt wird und zu Querströmungen führt, die Schiffen einen seitlichen Dreh versetzen können. Das Berufungsgericht hat dies unterstellt, aber als nicht mehr aufklärbar bezeichnet, ob gerade am Unfalltage und an der Unfallstelle eine solche Strömung hätte auftreten können. Darin liegt keine vorweggenommene Beweiswürdigung. Die Beklagte hat keine Angaben darüber machen können, daß damals an der Unfallstelle Wasser in den Kanal abgelassen worden ist. Sie beabsichtigte mit ihrem Antrag die Ermittlung von Tatsachen, die sie vermuten zu können glaubt. Einem solchen Antrage brauchte nicht stattgegeben zu werden. Ebenso konnte unerörtert bleiben, ob nicht auch solcher Strömung durch ein rechtzeitiges Ankermanöver begegnet werden konnte, als das Gieren auftrat. Das Berufungsgericht brauchte auch nicht dazu Stellung zu nehmen, daß Fälle unaufklärbaren Ausscherens von Schiffen in engen Fahrwassern vorgekommen und als "höhere Gewalt" betrachtet worden sind.

VII. Die Revision kann auch nicht mit Erfolg rügen, das Berufungsgericht habe der Führung von "Sv [REDACTED]" nicht die Unterlassung des Werfens beider Anker, das möglicherweise die Kollision verhindert hätte, zum Vorwurf gemacht. "L [REDACTED]" schuf durch das Ausscheren auf 150 bis 200 m Entfernung die Kollisionsgefahr. Traf der zu rascher Abwehr gezwungene D. "Sv [REDACTED]" in der geringen Überlegungszeit nicht genau die sachgemäßen Maßnahmen, so fehlt es an einem Verschulden (vgl. Schaps § 736 Anm. 27).

VIII. Der Zahlungsanspruch der Klägerin konnte aber, da eine persönliche Haftung der Beklagten wegen der Aussendung des Schiffs auf neue Reise nur beschränkt im Rahmen des § 774 HGB besteht (vgl. BGHZ 29, 237, 241 über die Anwendung des Rechts des Kollisionsortes auch für die Haftungsbeschränkung), allein mit dieser Einschränkung dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden (vgl. RGZ 61, 293, 294). Die Revision war daher mit dieser Maßgabe zurückzuweisen. Der Ausspruch der Zurückverweisung an das Landgericht nach § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO war nicht unbedingt erforderlich (Baumbach, ZPO § 538 Anm. 3 E). Das Berufungsgericht hat aber außer Betracht gelassen, daß es nicht zulässig ist, die Entscheidung über die Kosten des Rechtsmittelverfahrens dem Schlußurteil des Betragsverfahrens zu überlassen, wenn ein Rechtsmittel gegen ein den Grund des Anspruchs bejahendes Zwischenurteil ohne Erfolg geblieben ist (BGHZ 20, 397). Die Kosten der erfolglosen Berufung gegen die Abweisung der Widerklage hat die Beklagte ebenfalls zu tragen. Die Kostenentscheidung des Berufungsgerichts war daher gemäß §§ 97

Abs. 1, 308 Abs. 2 ZPO entsprechend zu ergänzen.

Die Kosten der Revision hat die Beklagte gemäß §§ 97, 92 Abs. 2 ZPO zu tragen.

Dr.Haidinger Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke