

Gesetz: Art.29 SStrO, § 286 ZPO

Rechtssatz: 1) Die Benutzung der wegen der Minengefahr für die Schifffahrt eingerichteten sog. Zwangswege in der Art, daß die Tonnen der Mittellinie in 200 m Abstand an Packbord zu passieren sind, ist nicht durch eine Rechtsvorschrift geboten, aber in der Regel eine durch die seemannische Praxis gebotene Vorsichtsmaßnahme.

2) Ist ein bestimmtes, im einzelnen geregeltes Verhalten durch die seemannische Praxis geboten, wie es z.B. in den vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebenen "Nachrichten für Seefahrer" näher beschrieben worden ist, so können die Grundsätze über den Anscheinsbeweis auch bei einem Verstoß gegen Art.29 SStrO herangezogen werden.

Aktenzeichen: II ZR 306/56

LG Hamburg

Urt. vom 6. März 1958.

OLG Hamburg

1122 306/50

Verkündet
am 13. März 1958

Hoffmeister, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Hinrich D. A [REDACTED], W [REDACTED],
Beklagten, Revisionsklägers und Revisionsbeklagten,
Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] ..

gegen

P [REDACTED] and O [REDACTED] S [REDACTED] N [REDACTED] Company,
[REDACTED], L [REDACTED] Street, L [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte und Revisionsklägerin,
Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. W [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 6. März 1958 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Dr. Haager,
Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die Revision des
Beklagten gegen das Urteil des Hanseatischen Oberlan-
desgerichts zu Hamburg, den Parteien an Verkündungs
Statt am 26. Juni 1956 zugestellt, werden unter teil-
weiser Aufhebung des Urteils mit der Maßgabe zurückge-
wiesen, daß die Formel des angefochtenen Urteils lautet:

Die Berufung der Klägerin wird zurückgewiesen.
Auf die Berufung des Beklagten wird unter Zurückweisung der Berufung im übrigen das Zwischenurteil des Landgerichts Hamburg, Kammer 1 für Handelssachen, vom 17. Oktober 1955 wie folgt geändert:

Der Klaganspruch ist dem Grunde nach zu $\frac{2}{3}$ des von der Klägerin durch den Unfall vom 15. März 1953 erlittenen Schadens berechtigt, der Zahlungsanspruch jedoch, abgesehen von den Zinsen ab Klagerhebung, nur mit der Einschränkung des § 774 HGB.

Zur Verhandlung über die Höhe des Anspruchs wird die Sache an das Landgericht zurückverwiesen.

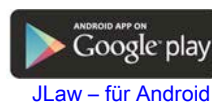
Die Kosten der Berufungsinstanz werden zu $\frac{3}{12}$ der Klägerin und zu $\frac{8}{12}$ dem Beklagten auferlegt. In Höhe von $\frac{1}{12}$ bleibt die Entscheidung über die Kosten der Berufungsinstanz dem Schlußurteil vorbehalten.

Die Kosten der Revisionsinstanz werden zu $\frac{1}{3}$ der Klägerin und zu $\frac{2}{3}$ dem Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 15. März 1953, 4,35 MEZ, also bei Dunkelheit, kam es auf dem Borkum-Zwangsweg bei Tonne J/E 7 zu einem Zusammenstoß des Dampfers der Klägerin "S[REDACTED]" (9235 BRT) mit dem Motorschiff "E[REDACTED] I[REDACTED]" (111 BRT) des Beklagten. Der Borkum-Zwangsweg, der zum Schutze der Schifffahrt vor Minengefahr festgelegt worden ist, hat eine Breite von 2 sm und ist in der Mittellinie durch Tonnen im Abstand von 5 bis 7 1/2 sm bezeichnet. Der Tonnenstrich verläuft am Unfallort etwa von Westen nach Osten, sodaß ein nördlicher und ein südlicher Teil des Zwangsweges besteht. Der Zusammenstoß ereignete sich im südlichen Teil. Die Sicht war zur Unfallzeit gut.

MS. "E[REDACTED] I[REDACTED]" hatte mit einer Ladung Schrott von Hamburg nach dem Rhein unterwegs nach Westen steuernd die Tonne J/E 8 hart an Steuerbordseite passiert. Bald darauf kam die Tonne J/E 7 in Sicht. An Backbord voraus wurden die Lichter eines Dampfers ("S[REDACTED]") ausgemacht. Der Kapitän von MS. "E[REDACTED] I[REDACTED]", A[REDACTED], gab dem Rudergänger, Jungmann I[REDACTED], Order, die Tonne J/E 7 an Backbord voraus zu nehmen und den aufkommenden Dampfer frei an Backbord zu lassen. Der Kapitän ging unter Deck, um, wie er angibt, die Karte einzusehen.

D. "S[REDACTED]" fuhr auf der Reise von Rotterdam nach der Elbe unter Assistenz des Seelotsen P[REDACTED] mit "Voll voraus" (17,5 km) auf östlichem Kurs südlich des Tonnenstrichs in dessen Richtung. Es kam zu einem Zusammenstoß mit MS. "E[REDACTED] I[REDACTED]", bei dem dieses mit seinem Steven die Steuerbordseite des D. "S[REDACTED]" im Winkel von etwa 60 ° (von vorn gesehen) traf. Beide Schiffe erlitten Beschädigungen. Sie sind nach Reparatur auf neue Reisen ausgesandt worden. Die Klägerin hat ihren Schaden auf 3.818/14/9 £, der Beklagte seinen Schaden auf 14.183,68 DM außer dem Nutzungsverlust berechnet. Der Beklagte hat durch seinen Versicherer am

8. Februar 1955 5500 DM, d.h. nach seiner Angabe etwa ein Drittel des geltend gemachten Sachschadens und der Nebenkosten der Klägerin, ohne Anerkennung des Rechtsstandpunktes der Klägerin, an diese gezahlt.

Die Klägerin hat Ersatz ihres vollen Schadens begehrt und mit der Klage die Zahlung des Gegenwertes von 3.351/1,0 in Deutscher Mark neben 5 % Zinsen verlangt. Ferner hat sie beantragt, den Beklagten zu verurteilen, wegen dieses Anspruchs die Zwangsvollstreckung in das MS. "E I" zu dulden. Sie hat behauptet: Als bald nach dem Passieren der Tonne J/E 7 habe der Lotse und der wachhabende Offizier auf D. "S" etwa zwei Strich an Steuerbord voraus ein rotes Licht (des MS. "E I") gesichtet, das schon ganz nahebei gewesen sei. Der Ausguck an der Steuerbord-Brückennock und auf der Back sei mit je einem Mann besetzt gewesen. Das Petroleum-Topplicht des MS. "E I" habe gar nicht und die elektrischen Seitenlampen hätten nur so schwach gebrannt, daß das Schiff trotz sehr gut besetzten Ausgucks erst auf ganz kurze Entfernung bemerkt worden sei. Der Lotse habe daraufhin hart Backbord-Ruder gegeben, um den Steven des anderen Schiffes vom D. "S" freizubekommen. Dann habe er hart Steuerbord-Ruder gelegt, um das Heck abzukanten. Bei einem Ausweichen nach Steuerbord habe die Gefahr bestanden, daß MS. "E I" mittschiffs getroffen wurde. Der Unfall sei von MS. "E I" verschuldet. Kapitän A habe die Deviation des Kompasses durch die Schrottladung nicht ausreichend bestimmt und deshalb nicht den richtigen Kurs nördlich des Tonnenstrichs gehalten. Auch sei er trotz des aufkommenden D. "S" unter Deck gegangen und habe dem Jungmann das Ruder überlassen. Diesem sei von ihm kein Kompasskurs vorgeschrieben worden. Er sei infolgedessen auf der Südseite des Tonnenstrichs geblieben.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt und hat

geltend gemacht, daß MS. "E I" nicht verpflichtet gewesen sei, im nördlichen Teil des Zwangsweges zu bleiben. Die Lampen hätten ordnungsgemäß gebrannt, seien jedoch infolge Versagens des Ausgucks auf D. "S" zu spät auf diesem gesichtet worden. D. "S" sei ausweichpflichtig gewesen.

Hilfsweise hat der Beklagte mit dem von ihm gegen die Klägerin in Höhe von 14.183,68 DM erhobenen Schadensersatzanspruchs aufgerechnet.

Das Landgericht hat den Klagsanspruch in Höhe von $\frac{3}{4}$ dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat den Anspruch der Klägerin auf Ersatz ihres Schadens, den diese mit der Klage in Höhe eines um die gezahlten 5.500 DM ermässigten Betrages geltend macht, vorbehaltlich der Berechtigung der vom Beklagten zur Aufrechnung gestellten Gegenforderung dem Grunde nach zu $\frac{2}{3}$, den Anspruch auf Verzinsung des zuzusprechenden Betrages in Höhe von 4 % für berechtigt erklärt und im übrigen die Klage abgewiesen.

Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin ihren vollen Klagantrag weiter; sie verlangt jedoch Zinsen in Höhe von 5 % erst ab Klageerhebung. Der Beklagte erstrebt mit seiner Revision die Abweisung der Klage im vollen Umfang. Beide Parteien haben ferner die Zurückweisung des Rechtsmittels ihres Gegners beantragt.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat den Anspruch der Klägerin auf Ersatz ihres mit der Zahlung von 5500 DM noch nicht abgegoltenen, restlichen Schadens vorbehaltlich der Berechtigung der vom Beklagten zur Aufrechnung gestellten Gegenforderung wegen des ihm durch den Unfall entstandenen Scha-

dens dem Grunde nach zu $\frac{2}{3}$ für berechtigt erklärt. Die Revision des Beklagten hält ein Zwischenurteil gemäß § 304 ZPO für unzulässig. Sie meint, bei Schäden an beiden am Unfall beteiligten Schiffen sei im Falle der Verteilung des Schadens nach Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens gemäß § 736 HGB nicht anzunehmen, daß die Reeder der beteiligten Schiffe wechselseitig Schadensersatzansprüche gegeneinander haben, die aufzurechnen sind. Es bestehe vielmehr nur ein Anspruch des nach Verrechnung der beiderseitigen Schäden begünstigten Teils. Eine derartige Rechtslage wird vielfach für die nach § 17 Abs.1 S.2 StVG vorzunehmende Schadensausgleichung beim Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen angenommen (vgl. das in BGH NJW 1954, 1197 angeführte Schrifttum). Der Bundesgerichtshof hat jedoch diese Auffassung abgelehnt (BGHZ 15, 133) und selbständige Ansprüche der geschädigten Fahrzeughalter angenommen, über die auf Klage und Widerklage durch Zwischenurteil dem Grunde nach entschieden werden könne. Im Falle des § 736 HGB ist die Rechtslage nicht anders zu beurteilen. Zwar ist § 254 BGB im Falle der Schuldverteilung nach § 736 HGB nicht anwendbar (RGZ 78, 176; 125, 66), doch ändert dies nichts daran, daß getrennte, durch Mitverschulden geminderte Ansprüche jedes Beteiligten wegen des von ihm erlittenen Schadens, die erst im Wege der Aufrechnung ausgeglichen werden, entstehen.

Die Revision des Beklagten hält das Zwischenurteil sodann für unzulässig, weil es die Prüfung der aufgerechneten Gegenforderung in das Betragsverfahren verweist. Diese Rüge ist ebenfalls unbegründet. Der Senat hat in seinem Urteil vom 11. November 1953 (BGHZ 11, 63) in einem Falle, in dem tatsächlich festgestellt war, daß die Gegenforderung zu einem Betrag anzuerkennen sei, der die zur Aufrechnung gestellte konnexe Gegenforderung übersteigt, ein Grundurteil unter dem Vorbehalt der Aufrechnung für zulässig gehalten. Der VI. Zivilsenat hat sich dieser Auffas-

21

sung angeschlossen (Urt. v. 28. April 1954, NJW 1954, 1197 = VersR 1954, 304). Nach dem Vortrag der Parteien ist die Voraussetzung, daß eine summarische Prüfung des Gesamtschadens aus dem Unfall eine überschüssende Forderung des Klägers ergibt, für vorliegend zu erachten. Der Beklagte hat erklärt, daß er mit seiner Zahlung von 5500 DM etwa ein Drittel der Sachschäden und Nebenkosten der Klägerin ausgeglichen habe. Der Beklagte bezweifelt also nicht, daß der Klägerin etwa 16 500 DM Schaden am Schiff und an Nebenkosten entstanden sind. Diese hat ihren Restschaden auf etwa 39 400 DM beziffert. Die vom Beklagten zur Aufrechnung gestellte Forderung auf Ersatz seines Schadens, der sich auf 14.183,68 DM nebst Nutzungsverlust belaufen soll, kann angesichts der vorgenommenen Verteilung der Schuld im Verhältnis 1 : 2 die Klagforderung, selbst wenn die Schätzung des Beklagten zugrunde gelegt wird, nicht vollständig ausgleichen, da auch bei der Klägerin Nutzungsverlust zum Sachschaden hinzutritt. Es besteht kein Grund, hier auf die Vorteile der Gliederung des Prozeßstoffs in zwei Verfahrensabschnitte, die der zweckmäßigen Erledigung von Haftpflichtprozessen mit beiderseitigem Verschulden in hohem Maße dienlich ist (vgl. BGH, NJW 1954, 1197), und die auch hier von den Parteien offensichtlich entsprechend ständiger Übung erstrebt worden ist, zu verzichten, weil der Beklagte vorsorglich die Aufrechnung mit seinen Gegenansprüchen bereits vor einer Entscheidung über den Grund des Anspruchs erklärt hat.

II. Das Berufungsgericht ist in Übereinstimmung mit dem Seeamt der Auffassung, daß die Führung des MS. "E I" sich deswegen schuldhaft verhalten habe, weil sie nicht dafür gesorgt habe, daß ihr Schiff sich nördlich des Tonnenstrichs nach Westen bewegte. Die nach Art. 29 SStrO zu beachtende seemännische Praxis verlange das Passieren der Tonnen des Borkum-Zwangsweges an Backbord. Die Revision des Beklagten wendet sich gegen diese Auffassung. Sie meint,

die Benutzung der wegen der Minengefahr eingerichteten sog. Zwangswege erfolge nur auf Grund einer Empfehlung. Es bestehe kein Verbot, die freie See außerhalb dieser Wege zu befahren, außerdem sei es für kleine und kleinste Schiffe nicht zu vermeiden, daß sie von einer Seite des Zwangsweges auf die andere hinüberwechselten, weil von einer Tonne zur anderen keine Sicht bestehe. Die Rüge der Revision kann keinen Erfolg haben.

Zutreffend hat das Berufungsgericht hervorgehoben, daß die Hinweise über die Benutzung der sog. Zwangswege, die besonderer Überwachung hinsichtlich der Minengefahr unterliegen, in den vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebenen "Nachrichten für Seefahrer" nicht die Bedeutung einer Rechtsvorschrift haben. Das Bundesoberseeamt hat in seiner Entscheidung vom 16. Januar 1956 (Entscheidungen Bd.IV S.29) ausgeführt, daß die Beachtung dieser Hinweise aus nautischen Gründen im Interesse der Schiffsicherheit Pflicht eines jeden Schiffsführers ist. In Übereinstimmung hiermit hat das Berufungsgericht angenommen, daß es sich bei dem Hinweis in den "Nachrichten für Seefahrer", daß die Tonnen der Mittellinie des Borkum-Zwangsweges in 200 m Abstand an Backbord zu passieren seien, um eine Vorsichtsmaßnahme handele, die durch die seemännische Praxis geboten sei (Art.29 SStrO). Diese Ausführungen liegen im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet und lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Ob die Zwangswege, wie das Bundesoberseeamt außerdem angenommen hat, als "enges Fahrwasser" im Sinne des Art.25 SStrO zu betrachten sind, kann dahingestellt bleiben. Die Schwierigkeiten für kleine Schiffe, die richtige Seite des Zwangsweges zu halten, auf die die Revision des Beklagten verweist, können nichts daran ändern, daß auch sie dazu verpflichtet sind, wenn sie dem Zwangs-
weg folgen. Die Revision des Beklagten vermißt ferner eine Darlegung des Berufungsgerichts, daß MS. "E I"
schuldhaft auf die südliche Seite des Zwangsweges geraten

sei. Jedoch bedurfte es hierzu keiner näheren Feststellungen. Zwar begründet ein Verstoß gegen die allgemeine nautische Vorsicht keinen Anscheinsbeweis eines Verschuldens (RGZ 97, 13, 15). Gebietet aber die seemännische Praxis ein bestimmtes, im einzelnen geregeltes Verhalten, wie es sonst durch Gesetz oder Verordnung vorgeschrieben ist, so können die Grundsätze über den Anscheinsbeweis auch bei einem Verstoß gegen Art. 29 SStrO herangezogen werden (RG aaO). Es wäre also Sache des Beklagten gewesen, die ernstliche Möglichkeit darzutun, daß MS. "E I" trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt auf die südliche Seite des Zwangsweges geraten ist, und diejenigen Tatsachen zu beweisen, aus denen diese Möglichkeit hergeleitet wurde. Wie das Vorbringen des Beklagten ergibt, ist MS. "E I" bestrebt gewesen, die nördliche Hälfte des Zwangsweges zu halten. Es ist aber nicht dargelegt worden, daß nach dem Passieren der Tonne J/E 8 nicht alsbald ein Kurs abgesetzt werden konnte, der unter Berücksichtigung von Strom, Wind und richtig bestimmter Deviation ein Verbleiben zwischen den Tonnen im nördlichen Teil sicherstellte. Das Ansteuern der in Sicht gekommenen Tonne J/E 7 gewährleistete die Einhaltung der nördlichen Seite jedenfalls dann nicht, wenn, wie hier geschehen, vorher bereits der Tonnenstrich gekreuzt war. Das Berufungsgericht hat nicht unter Verstoß gegen § 286 ZPO, wie er von der Revision des Beklagten gerügt wird, Vorbringen außer acht gelassen, das zur Entkräftung des Anscheinsbeweises geeignet gewesen wäre.

III. Das Berufungsgericht hat ferner einen Verstoß der Führung von MS. "E I" gegen Art. 18 (a) SStrO daraus entnommen, daß sie trotz Annäherung an D. "S" nicht rechtzeitig und genügend nach Steuerbord hinübergehalten hat. MS. "E I" habe nach Lage der Kollisionsstelle und des roten Seitenlichts den Kurs von D. "S" gekreuzt, als dieser sich näherte. Auch hier konnte aus

dem Verstoß gegen die Vorschrift ohne weitere Erörterung der Anscheinsbeweis eines Verschuldens entnommen werden, der nicht entkräftet worden ist. Ob bereits aus den allgemeinen Grundsätzen der Art.18, 19 und 25 SStrO, nach denen maschinengetriebene Schiffe bei Gefahr des Zusammenstoßes sich Backbord an Backbord passieren sollen, auf den Zwangswegen ein Gebot des "Rechtsfahrens" entnommen werden kann, bedarf hiernach keiner Erörterung mehr.

IV. Das Berufungsgericht hat kein für den Unfall ursächliches Verschulden der Führung von MS. "E I" darin gesehen, daß Kapitän A in den entscheidenden Minuten unter Deck gegangen war. Die Ausführungen der Revision des Beklagten, daß in diesem Verhalten auch kein Fehler zu erblicken sei, sind somit gegenstandslos. Die Revision der Klägerin rügt andererseits, daß das Verhalten von Kapitän A zu Unrecht nicht als Verschulden berücksichtigt worden sei. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sind die für den Unfall wesentlichen Verstöße gegen Art.18 (a), 29 SStrO auf unzureichende Navigation des Kapitäns zurückzuführen. Die an sich nicht verbotene zeitweise Überlassung des Ruders an den Jungmann, der nicht erst die entscheidende Gefahrenlage bei Bedienung des Ruders herbeigeführt hat, brauchte nicht noch besonders neben den sonstigen Fehlern des Kapitän A als ursächliches Verschulden der Führung von MS. "E I" in Rechnung gezogen zu werden. Lediglich die Nichtabgabe eines Gefahrensignals, das erst seit dem 1. Januar 1954, also nach dem Unfall, durch Art.28 (b) SStrO ausdrücklich zugelassen worden ist, vorher aber bereits im Gebrauch war, hat das Berufungsgericht als fehlerhafte Unterlassung während der Abwesenheit von Kapitän A unter Deck bezeichnet, jedoch als geringer zu wertendes Verschulden betrachtet. Das Berufungsgericht hat aber nicht festgestellt, daß bei Anwesenheit von Kapitän A gerade dieses, damals noch nicht ausdrücklich in die Seestraßenordnung übernommene

21

Signal rechtzeitig abgegeben worden wäre und den Unfall verhindert hätte.

V. Das Berufungsgericht hat es "nicht für erwiesen" erachtet, daß die Lichter des MS. "E I" nicht gebrannt haben. Die Rüge der Revision der Klägerin, daß damit die Beweislast verkannt worden sei, ist nicht begründet. Das Berufungsgericht hat nämlich, wie seine weiteren Ausführungen ergeben, darüber hinaus auf Grund der Aussagen der Zeugen U und F ausdrücklich festgestellt, daß die Seitenlampen des MS. "E I" gebrannt haben. Die Frage, wer die Beweislast trägt, wen mithin die Folgen der Beweislosigkeit einer bestimmten Behauptung treffen, ist also hier ohne Bedeutung, da eine nicht aufzuklärende Ungewißheit nicht bestehen geblieben ist (RGZ 105, 7). Die Feststellung über das Brennen der Seitenlampen ist auch ohne den gerügten Verfahrensverstoß gemäß § 286 ZPO getroffen worden. Das Berufungsgericht konnte die vom Zeugen U geäußerte Vermutung, die Seitenlampen seien erst kurz vor dem Unfall eingeschaltet worden, als ohne Anhalt aufgestellt und unrichtig ansehen und daher aus der Beobachtung des roten Seitenlichts vor dem Unfall durch den Lotsen und den Wachhabenden schliessen, daß die Lampen auch schon bei der Annäherung gebrannt haben. Wenn ein Licht trotz ordnungsmäßigen Ausgucks überhaupt nicht gesehen worden ist, kann unter Umständen allerdings eine Wahrscheinlichkeit dafür sprechen, daß es auch nicht gesehen werden konnte (OLG Hamburg, Hanseatische Gerichtszeitung 1912 Nr. 76). Hier ist das Licht, von dem festgestellt wird, daß es als elektrisches, wenn es gebrannt hat, nur ordnungsmäßig gebrannt haben kann, jedenfalls kurz vor dem Unfall beobachtet worden. Das Berufungsgericht hat also bei seiner Würdigung keinen Erfahrungssatz außer Betracht gelassen. Ohne Rechtsirrtum ist auch die Klägerin als beweisfällig hinsichtlich ihrer Behauptung angesehen worden, das Topplight, ein Petroleumlicht, habe nicht gebrannt. Aus den Aussagen der

Zeugen U [REDACTED] und P [REDACTED], die bekundet hatten, die Ausguckleute hätten das rote Seitenlicht überhaupt nicht gemeldet, konnte entnommen werden, der Ausguck habe nicht genügend Obacht gegeben, sodaß ihm das Topplicht entgangen sein könne. Die Beweislast, daß das Topplicht nicht gebrannt habe, ist zutreffend der Klägerin auferlegt worden, die mit dieser Behauptung ein Verschulden der Führung von MS. "E [REDACTED] I [REDACTED]" dartun wollte. Es bedurfte auch keines Hinweises an die Klägerin gemäß § 139 ZPO, wie ihre Revision rügt, daß sie als beweispflichtig angesehen werde. Da es zweifelhaft war, ob ihr ein Anscheinsbeweis zu Hilfe kam und ob die Aussagen der Zeugen U [REDACTED] und P [REDACTED] ausreichten, mußte sie sich in jedem Falle vorsorglich auf den Zeugen A [REDACTED] beziehen, wenn sie auch dessen Vernehmung darüber wünschte, daß das Topplicht nicht oder schlecht gebrannt habe.

Das Berufungsgericht konnte in dem festgestellten Sachverhalt ein Mitverschulden der Klägerin durch unzureichende Beobachtung erblicken, weil jedenfalls das rote Seitenlicht des MS. "E [REDACTED] I [REDACTED]" vom Ausguck überhaupt nicht und vom Lotsen und vom Wachhabenden so spät ausgemacht worden ist, daß das nach Art. 19, 21 SStrO gebotene Steuerbordmanöver nicht rechtzeitig eingeleitet werden konnte. Die Rüge der Revision der Klägerin, das Berufungsgericht habe ihr ohne jeden Beweis ein Mitverschulden aufgebürdet, trifft somit nicht zu.

VI. Ein weiteres Mitverschulden durch Unterlassung eines "Gefahrensignals" ist dagegen der Führung des D. "S [REDACTED]" mit Recht nicht angerechnet worden. Die Revision des Beklagten meint, daß ein solches Signal in gleicher Weise, wie es für MS. "E [REDACTED] I [REDACTED]" für nötig erachtet worden sei, von D. "S [REDACTED]" abzugeben gewesen wäre. Die Seestraßenordnung kennt aber kein allgemeines Schallsignal "Achtung" oder ein Gefahren- und Warnsignal, wie sie in

der Anlage 1 zu § 29 Seeschiffahrtsstraßenordnung vorge-
sehen sind. Die Abgabe kurzer Töne mit der Dampfpeife auf
Grund der schon zur Zeit des Unfalls bestehenden Praxis
(vgl. Budde-Koch, Neue Seestraßenordnung, Art.29 Anm.118)
kommt nur für das zum Kurshalten verpflichtete Schiff,
nicht für das ausweichspflichtige Schiff in Betracht, das
durch das Signal auf seine Pflicht hingewiesen werden soll.
Hier war D. "Sunda" gemäß Art.19 SStrO ausweichpflichtig
geworden, als sich MS. "Emma Irene" ihm auf kreuzendem
Kurse näherte und er MS. "Emma Irene" an seiner Steuerbord-
seite hatte. Allein MS. "Emma Irene" konnte ein Hinweissig-
nal geben. Das im letzten Augenblick von D. "Sunda" vorge-
nommene Ausweichmanöver ist mit Recht nicht beanstandet
worden.

VII. Die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung
der beiderseitigen Verursachung und des Verschuldens, die
wegen der Beteiligung eines englischen Schiffs nicht auf
§ 736 HGB, sondern gemäß Art.12 des (gemäß Bekanntmachung
vom 13. März 1953 - EGBI II, 116 - im Verhältnis zu Groß-
britannien wieder anzuwendenden) Internationalen Abkommens
zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusam-
menstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl 1913, 49 ff)
auf dessen Art.4 beruht (vgl. RGZ 125, 66), liegt im wesent-
lichen auf dem Gebiet tatsächlicher Würdigung und läßt
einen Rechtsfehler nicht erkennen. Das Berufungsgericht
hat insbesondere ohne Rechtsirrtum ein im Verhältnis 1 : 2
überwiegendes Verschulden der Führung von MS. "Emma Irene"
angenommen, weil es die Gefahrenlage durch ihre fehlerhafte
Navigation im südlichen Teil des Zwangsweges überhaupt
erst geschaffen hat (RGZ 67, 49).

VIII. Das Berufungsgericht hat "den Schadensersatz-
anspruch der Klägerin, den sie mit der Klage in Höhe eines
um die vom Beklagten am 8. Februar 1955 gezahlten 5.500 DM
ermäßigten Betrages geltend macht," infolgedessen zu 2/3

dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Da sich das Zwischenurteil nur mit dem Klaganspruch befassen kann, erscheint es in der Fassung deutlicher, wenn dieser zu einem Bruchteil des Gesamtschadens der Klägerin für berechtigt erklärt wird (vgl. Reinicke, NJW 1951, 94). Von einer Klageabweisung im übrigen ist abzusehen, weil noch nicht zu übersehen ist, in welchem Umfang sich der Klaganspruch als unbegründet darstellt. Der Vorbehalt der Aufrechnung braucht nicht in die Formel aufgenommen zu werden. Es liegt kein Urteil nach § 302 ZPO vor. Es erscheint ausgeschlossen, daß die auf dem Unfall beruhende Gegenforderung des Beklagten bei der Entscheidung über die Höhe des von ihm noch an die Klägerin zu zahlenden Betrages übersehen wird. Jedoch ist der Zahlungsanspruch gemäß § 774 HGB nur begründet, soweit die dort vorgesehene beschränkte persönliche Haftung reicht. Diese Einschränkung ist im Zwischenurteil auszusprechen (vgl. BGH Urt. v. 18. November 1955 - I ZR 219, 55 -). Sie gilt nicht für die Zinsen seit der Klagerhebung (RGZ 153, 171). Von einer Entscheidung über den Zinssatz ist hier abzusehen, weil die Klägerin einen höheren Zinssatz als den gesetzlichen als Verzugsschaden ab Klagerhebung in Anspruch nimmt und sich in der Klage die nähere Darlegung ihres Schadens vorbehalten hat.

IX. Mit Recht hat das Berufungsgericht, auch bereits in der Entscheidung über die Berufungen gegen das Zwischenurteil über die Kosten der Berufungsinstanz entschieden (BGHZ 20, 397). Jedoch kann über diese Kosten nur insoweit erkannt werden, als die Rechtsmittel ohne Erfolg geblieben sind (§ 97 ZPO). Die Berufung des Beklagten ist aber teilweise erfolgreich gewesen, weil der Klaganspruch nur in Höhe von $\frac{2}{3}$ statt $\frac{3}{4}$ des der Klägerin entstandenen Schadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. Die Entscheidung über $\frac{1}{12}$ der Kosten in der Berufungsinstanz muß daher dem Schlußurteil vorbehalten bleiben. Über die Kosten der Revisionsinstanz war gemäß

§§ 97, 92 ZPO zu entscheiden, da beide Revisionen (von der für die Kosten unwesentlichen Einschränkung nach § 774 HGB abgesehen) erfolglos geblieben sind.

X. Unter Aufhebung des Urteils des Berufungsgerichts, soweit es den Zahlungsanspruch uneingeschränkt für begründet erklärt und über die Kosten entscheidet, sowie unter Zurückweisung der Revisionen im übrigen war daher bei entsprechender neuer Fassung der Urteilsformel wie geschehen zu erkennen.

Dr. Nörr

Dr. Haager

Liesecke

Dr. Reinicke

zugleich für den
in Urlaub befind-
lichen Bundesrichter
Dr. Haidinger