

Verkündet
laut Protokoll
am 27. Juni 1957

Braun, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der N.V. N. [REDACTED] Tank- en Paketvaart M. [REDACTED]
"H. S. [REDACTED]", vertreten durch den Vorstand,
die Herren Dr. W.A.J. L. [REDACTED] und S.G. van W. [REDACTED], B. [REDACTED]
H. [REDACTED] - [REDACTED], A. [REDACTED],

Beklagten, Revisionsklägerin und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma I.H.N. H. [REDACTED], Kommanditgesellschaft,
persönlich haftender Gesellschafter H. [REDACTED], H. [REDACTED],
S. [REDACTED], H. [REDACTED]str. [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 27. Juni 1957
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Canter und der
Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr und
Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision und die Anschlußrevision gegen das
Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlan-
desgerichts zu Hamburg vom 11. Oktober 1955 werden
zurückgewiesen.

Von den Kosten der Revisionsinstanz werden der Be-
klagten 3/4, der Klägerin 1/4 auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 5. September 1953 lief das Motorschiff "van I [REDACTED]" (künftig kurz als MS bezeichnet) der Beklagten (4757 BRT, 112 m lang, Brücke 78 m vom Vordersteven entfernt) gegen 23.52 Uhr aus dem Rosshafen durch den Kuhwerder Vorhafen aus, um Hamburg elbeabwärts zu verlassen. Das MS hatte den Hafenlotsen S [REDACTED] an Bord. Es wurde vom Schlepper "B [REDACTED]" geschleppt. Die Maschine des MS war meist gestoppt, zeitweise lief sie "langsam vorwärts". Die Sicht war klar. Das MS hatte das für auslaufende Seeschiffe vorgeschriebene rote Licht am Mast über der Brücke gesetzt. In der Höhe des Kuhwerder Hafens wurde ein langer Warnungston mit dem Typhon gegeben. Das Auslaufen aus dem Vorhafen geschah wegen des seit einer Stunde laufenden Flutstroms im spitzen Winkel zum Strom unter Benützung der linken Hälfte der Hafenausfahrt.

Zur gleichen Zeit schleppte der Schlepper "H [REDACTED]" der Klägerin vier der Klägerin gehörige, mit Eisenerzen beladene Schuten in zwei Lagen aus dem Kohlenschiffhafen stromaufwärts zur Peute. Der Schleppzug fuhr etwa 60 bis 80 m von der Kaimauer am Tollerort entfernt, um die Hafeneinfahrt des Kuhwerder Vorhafens zu überqueren. Ein Signal wurde nicht gegeben. Der Schlepper führte zwei übereinanderstehende Schlepperlampen (etwa 3 m über dem Wasserspiegel).

Kurz vor dem Passieren der Hafenausfahrt bemerkten der Hafenlotse, der Kapitän und der II. Offizier, die auf der Brücke des MS standen, und der auf der Back stehende I. Offizier ein weißes und ein grünes Licht. Ein zweites weißes Licht wurde nicht wahrgenommen. Die Lichter, die solche des Schleppers "H [REDACTED]" waren, wurden für Lichter eines elbeaufwärts fahrenden kleinen Fahrzeuges gehalten. Die Maschine wurde um 0.03 Uhr gestoppt, um das Fahrzeug

vorbeizulassen. Kurz darauf sahen der Hafenlotse und der Kapitän, daß den beobachteten Lichtern Schatten folgten, die auf tiefliegende Schuten deuteten. Etwa gleichzeitig erkannte dies auch der I. Offizier auf der Back. Um 0.04 Uhr wurde das Kommando "Voll zurück" sowie "BB-Anker werfen" gegeben.

Der Führer des "B[REDACTED]", G[REDACTED], hatte bereits bei der Annäherung an die Ausfahrt die beiden übereinanderstehenden Schlepplichter und das grüne Licht des Schleppers "H[REDACTED]" gesehen, aber angenommen, daß der Schleppzug noch vor dem MS aus dem Fahrwasser kommen würde. Er gab zunächst an das MS kein Signal oder sonstige Meldung. Als er die Umrisse der Schuten und ein Licht auf diesen wahrnahm, das ihm die Länge des Schleppzuges anzeigte, gab er Warnungssignale und drehte BB ab. Die StB vertäute Schute des zweiten Anhänges, "H[REDACTED]", wurde mittschiffs von dem MS gerammt und sank.

Die Klägerin hat von der Beklagten Ersatz ihres Schadens verlangt, den sie auf 56 751,20 DM Sachschaden und auf 5208 DM Nutzungsverlust beziffert. Sie hat ausgeführt, das MS habe die Vorschrift des § 38 der Seeschiffahrtsstraßenordnung verletzt, indem es beim Queren des Fahrwassers die durchgehende Schifffahrt auf der Elbe behindert habe. Bei gehöriger Aufmerksamkeit seien die Schlepplichter und die Lichter auf den Schuten, die ordnungsmäßig gesetzt gewesen seien, auszumachen gewesen. G[REDACTED] habe sie erkannt, aber nicht an das MS weitergemeldet. Es hätte sofort "Voll rückwärts" gegeben werden müssen. Ihren eigenen Schleppführer treffe kein Verschulden. Er habe vor dem Überqueren der Einfahrt zum Vorhafen kein Warnsignal zu geben brauchen; die Lampen auf dem Schlepper und den Schuten seien ordnungsgemäß gesetzt gewesen.



Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 61 959,20 DM nebst Zinsen und zur Duldung der Zwangsvollstreckung in das MS zu verurteilen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen, und Widerklage erhoben mit dem Antrag, die Klägerin zum Ersatz des ihr - der Beklagten - entstandenen Schadens von 5644,09 hfl nebst Zinsen und zur Duldung der Zwangsvollstreckung in den Schlepper "H[REDACTED]" zu verurteilen. Sie hat vorgetragen:

Der Kurs und die Geschwindigkeit des MS seien nicht zu beanstanden. Die weißen Lichter des Schleppers "H[REDACTED]" seien von der Brücke und vom Vorschiff, die 10 bis 15 m über dem Wasserspiegel lägen, nur als ein Licht zu erkennen gewesen. Den "B[REDACTED]"-Schleppführer G[REDACTED] treffe kein Verschulden, wenn er seine Beobachtungen an die Schiffsführung des MS nicht weitergemeldet habe. Der Zusammenstoß sei auf das Verschulden des Schlepperführers von "H[REDACTED]" zurückzuführen, der vor dem Queren der Hafeneinfahrt kein Warnungssignal gegeben habe. Der Schlepper habe das rote Licht des MS sehen und sein Warnungssignal hören können. Er habe die Lichter nicht ordnungsgemäß geführt, insbesondere seien die Schuten nicht beleuchtet gewesen.

Die Klägerin hat Abweisung der Widerklage beantragt.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach zu 1/4 und die Widerklage dem Grunde nach zu 3/4 für berechtigt erklärt, im übrigen hat es Klage und Widerklage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin und die Anschlußberufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht den Klageanspruch zu 3/4 und den Widerklageanspruch zu 1/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen Klage und Widerklage abgewiesen. Zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe der dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärten Ansprüche sowie über die Kosten des Rechtsstreits hat das Berufungs-

gericht die Sache an das Landgericht zurückverwiesen. Hiergegen richten sich die Revision der Beklagten, mit der sie volle Abweisung der Klage erstrebt und ihren vollen Widerklageantrag dem Grunde nach weiterverfolgt, und die ^{Anschluß/}Revision der Klägerin, mit der sie um die Verurteilung der Beklagten dem Grunde nach in voller Höhe des Klageantrags und um die volle Abweisung der Widerklage bittet. Beide Parteien beantragen Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Klage und Widerklage sind auf unerlaubte Handlungen wegen Verschuldens der gegnerischen Besatzung gegründet. In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 3, 321 3247) hat das Berufungsgericht auf den in deutschen Hoheitsgewässern erfolgten Zusammenstoß des inländischen Schiffes der Klägerin mit dem ausländischen Schiff der Beklagten das deutsche Recht als Deliktsstatut angewendet

II Revision der Beklagten:

1. Das Berufungsgericht sieht ein ursächlich schuldhaftes Verhalten der Schiffsführung des MS darin, daß sie das Vorfahrtsrecht des Schleppzuges "H [REDACTED]" nicht beachtet hat. Nach § 38 der am 1. Oktober 1952 in Kraft getretenen Seeschiffahrtsstraßenordnung (SSchSO) vom 6. Mai 1952 (BGBl II, 553) habe, so führt das Berufungsgericht aus, das MS beim Auslaufen in die Elbe die durchgehende Schifffahrt nicht behindern dürfen; das MS habe das durchgehende Hauptfahrwasser der Elbe gequert, um stromabwärts zu gehen. Die Regel des Art 19 der Seestraßenordnung (SStrO) vom 5. Februar 1906 (RGBl 120) - im wesentlichen gleichlautend dem Art 19 der Secstraßenordnung vom 22. Dezember 1953 (BGBl II, 603, -, das bei sich kreuzenden Kursen dasjenige Fahrzeug

aus dem Wege gehen müsse, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat, werde durch § 38 SSchSO durchbrochen.

Die Revision bekämpft diese Rechtsansicht und hält die Meinung des Hafenlotsen des MS für zutreffend, daß der Schleppzug dem MS habe aus dem Wege gehen müssen. Die Revision hält nicht die Elbe, sondern die Einfahrt in den Vorhafen für das "Hauptfahrwasser"; zum mindesten aber seien, wie sie meint, die beiden Wasserstraßen gleichwertig, so daß die Ausweichregel des Art 19 SStrO zum Zuge komme.

Der Revisionsangriff ist nicht begründet.

Nach Art 30 SStrO 1906 werden Vorschriften, welche bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern erlassen sind, durch diese Ordnung nicht berührt. Als solche Vorschriften stellen sich sowohl die SSchSO als auch die zur Zeit des Unfalls geltende Hamburger Hafenordnung vom 14. März 1930 (HambGVBl S 81) dar. Die SSchSO gilt auf den mit der See zusammenhängenden Wasserstraßen, zu denen die Elbe gehört (§ 1 Abs 1, §§ 125 ff SSchSO); sie gilt nicht in den an den Seeschiffahrtsstraßen liegenden Häfen, soweit im zweiten Teil der SSchSO oder in den Verordnungen für diese Häfen nichts anderes bestimmt ist (§ 1 Abs 2 SSchSO). Nach § 125 SSchSO gilt die SSchSO unterhalb der bei Tinsdahl quer über die Elbe gehenden hamburgischen Landesgrenze. Im Unfallbereich galt hiernach die Hamburger Hafenordnung (§ 1 der Hafenordnung). Nach § 2 der Hafenordnung finden im Hafen Hamburg die SStrO 1906 und einzeln bezeichnete Vorschriften der Seewasserstraßenordnung (SWO) vom 31. März 1927 (RGBl II, 157) Anwendung, an deren Stelle später die SWO vom 31. Oktober 1933 (RGBl II, 833) getreten ist, die wiederum durch die SSchSO abgelöst wurde.

Auf die Verletzung der Hamburger Hafenordnung, deren Geltungsbereich sich seit dem Inkrafttreten des Gesetzes über

Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen vom 26. Januar 1937 (RGBl I, 91) nicht über den Bezirk des Berufungsgerichts hinaus erstreckt. kann die Revision nicht gestützt werden (§ 549 ZPO). Dagegen sind sowohl die Vorschriften der SStrO als auch die der SSchSO an sich revisible Normen. Es ist jedoch anerkanntens Rechts, daß in den Fällen, in denen ein nicht revisibles Landesgesetz auf ein revisibles Gesetz verweist, das angewendete Gesetz nur das nicht reversible Landesgesetz ist. Eine Ausnahme hiervon ist nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, der sich der Bundesgerichtshof angeschlossen hat (BGHZ 10, 367 3717), dann zu machen, wenn das Landesgesetz die an sich revisiblen Vorschriften nicht lediglich inhaltlich als Landesrecht übernommen hat, sondern gerade als Reichs- (Bundes-)recht übernehmen wollte. Dies wird in der Regel dann anzunehmen sein, wenn der Landesgesetzgeber von dem Erlass eigener Vorschriften absieht und sich damit begnügt, das Bundesrecht für anwendbar zu erklären. Wenn dagegen der Landesgesetzgeber eine Materie von sich aus regelt und nur ergänzend bundesrechtliche Vorschriften für anwendbar erklärt, werden die bundesrechtlichen Normen in der Regel nicht revisibel sein, jedenfalls dann nicht, wenn ihre Auslegung nur im Zusammenhang mit den rein landesrechtlichen Normen möglich ist. So liegt der Fall hier. Die Revision hält im Hinblick auf die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs seit Ende des Krieges den Kuhwerder Vorhafen und nicht die Norder Elbe für das Hauptfahrwasser und will hieraus Schlüsse auf die Nichtanwendbarkeit des § 38 SSchSO (früher § 38 SWO 1927, § 32 SWO 1933) ziehen. Der Begriff des Hauptfahrwassers ist in der nicht revisiblen Vorschrift des § 4 der Hafenordnung geregelt. Die Revision kann daher nicht darauf gestützt werden, daß die Ausweichregel des Art 19 SStrO und nicht die Vorfahrtsregel des § 38 SSchSO anzuwenden sei, weil der Vorhafen als Hauptfahrwasser oder mindestens als gleichwertiges Fahrwasser gegenüber der Norder Elbe anzusehen sei. Die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts, das MS habe gegen das Behinderungsverbot und das Wartepflichtgebot

des § 38 SSchSO verstoßen, ist daher für die Revision unangreifbar.

Fehl geht die Meinung der Revision, es sei ein entschuldigbarer Rechtsirrtum vorgelegen. Der Hafenlotse gehört zur Schiffsbesatzung im Sinne der §§ 736, 481 HGB, für dessen Verschulden die Beklagte als Reeder haftet (Schaps, Seerecht, Anhang zu § 737 HGB; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl. § 29 V 2 c; Abraham, Das Seerecht, § 14 III 1 a dd. § 26 III 2 b). Mit Recht hat das Berufungsgericht seinen angeblichen Rechtsirrtum über die Wartepflicht des MS als unentschuldigbar angesehen.

Zutreffend hat das Berufungsgericht aus dem Behinderungsverbot und der Wartepflicht des MS den Schluß gezogen, daß die Schiffsführung des MS beim Verlassen des Hafenbeckens das Elbfahrwasser genau auf Fahrzeuge absuchen mußte, zumal mit Schleppzügen auf der Elbe jederzeit zu rechnen war. Wäre das von der Schiffsführung des MS gesichtete weiße Licht scharf beobachtet worden, so wäre nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil erkannt worden, daß es sich um zwei übereinanderstehende Lichter und daher um einen Schleppzug handelte; wie das Berufungsgericht auf Grund seiner Augenscheineinnahme feststellt, konnten von der Brücke, erst recht von der Back aus die beiden Schlepplichter schon mit bloßem Auge auf eine Entfernung von 200 bis 300 m klar getrennt erkannt werden: bei größeren Entfernungen konnte beobachtet werden, daß es sich um ein in die Länge gezogenes, in der Mitte beiderseits eingebauchtes Licht handelte, bei dem sofort an Schlepplichter gedacht werden mußte. Erst recht wären die zwei übereinanderstehenden Lichter erkannt worden, wenn die Schiffsführung pflichtgemäß das Glas zur Beobachtung zu Hilfe genommen hätte. Sie hätte dann wie das Berufungsgericht ebenfalls festgestellt, die Länge des Schleppzuges rechtzeitig erkannt und durch Maschinenmanöver den Zusammenstoß verhindern können.

Die Rügen, mit denen sich die Revision gegen die Feststellungen des Oberlandesgerichts wendet, sind unbegründet. Die Revisionsangriffe müssen schon deshalb scheitern, weil die Schiffsführung trotz der gebotenen sorgfältigen Beobachtung des Fahrwassers bei der Ausfahrt aus dem Hafenbecken das Glas nicht zu Hilfe genommen hat. Aber auch abgesehen hiervon sind die Feststellungen im angefochtenen Urteil rechtlich einwandfrei. Wenn die Revision sich gegen die Verwendung des Ergebnisses der Augenscheineinnahme mit der Behauptung wendet, es sei nicht erwiesen, daß die beiden Schlepplichter am Unfalltage ebenso in Ordnung gewesen seien wie am Tage der Augenscheineinnahme, so übersieht sie, daß das Berufungsgericht ausdrücklich feststellt, die Lichter seien nicht verschmutzt oder zu schwach und im vorschriftsmäßigen Abstand von 1 m voneinander angebracht gewesen. Wenn das Berufungsgericht dabei seine Überzeugung auf die von dem Schleppführer des "B [REDACTED]" gemachten Beobachtungen stützt, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Bei dem im angefochtenen Urteil festgestellten Sachverhalt kann der Ansicht der Revision nicht gefolgt werden, es spreche eine Vermutung dafür, daß das Licht nicht als Doppellicht vorhanden gewesen sei, weil es als solches von keinem der auf der Brücke und der Back stehenden Besatzungsmitglieder erkannt worden sei. Die Revision hält das Ergebnis des Augenscheins auch deshalb nicht für verwertbar, weil der beobachtende Richter gewußt habe, daß das angebrachte Licht in Wirklichkeit zwei Lichter waren, während bei dem Unfall "niemand wußte, was dort vorne in Wirklichkeit war". Die Ausführungen der Revision, die übersieht, daß die Schiffsführung bei der Beobachtung der Lichterscheinung sich die Frage hätte vorlegen müssen, ob es sich um zwei Lichter handelte, unterstreichen nur die pflichtwidrig verabsäumte Notwendigkeit, das Glas zur Beobachtung zu benutzen. In diesem Zusammenhang bedarf es keiner Erörterung der Frage, ob der Abstand von 1 m vorschriftsmäßig war, da auch bei diesem Abstand die Schiffsführung bei genügender Sorgfalt das Doppellicht hätte erkennen müssen.

Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts war der Schleppzug vorschriftsmäßig beleuchtet; es befanden sich auf den Schuten Lampen, die nach Art und Anbringung nicht zu beanstanden waren. Der Revision ist zuzugeben, daß nach den Aussagen der Besatzungsmitglieder des Schleppzuges nur auf drei Schuten Lampen angebracht waren, während auf einer Schute des ersten Anhangs keine Lampe gesetzt war. Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind aber nicht dahin zu verstehen, daß auf sämtlichen Schuten Lampen angebracht waren. Wenn das Berufungsgericht die vorschriftsmäßige Beleuchtung der Schuten feststellt, so ist auch diese Feststellung mit der Revision nicht angreifbar, da sie auf Landesrecht beruht; § 30 Abs 2 der Hafenordnung bestimmt, daß von zwei nebeneinandergesetzten Schuten nur eine das weiße Licht zu führen braucht.

Ob nicht entgegen der Annahme des Berufungsgerichts ein Verschulden des unter dem Kommando des MS stehenden Führers des Schleppers "B[REDACTED]", für das die Beklagte ebenfalls haftet (Schaps § 481 Anm 7, Anhang zu § 735 Anm 6), darin liegt, daß er nach Erkennen der Schlepplichter von "H[REDACTED]" nicht nur kein Warnungssignal gab, sondern auch seinen Kurs beibehielt, kann dahingestellt bleiben. Denn auch dieses Verhalten würde nur eine schuldhafte Verletzung des Behinderungsverbotes und der Wartepflicht durch das MS begründen, die schon aus anderen Gründen feststeht.

2. Das Berufungsgericht sieht ein ursächliches Mitverschulden der Beklagten lediglich darin, daß der Schlepper "H[REDACTED]" beim Queren der Einfahrt des Kuhwerder Vorhafens kein langes Warnungssignal gemäß § 25 Abs 4 der Hafenordnung gegeben habe. Die Revision ist der Meinung, dies sei nicht das einzige Verschulden, das dem Schlepper zur Last falle.

Zunächst beanstandet die Revision, der festgestellte Abstand der beiden Schlepplichter von einem Meter und die

Höhe der Schlepplichter von drei Metern über dem Wasserspiegel seien entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht vorschriftsmäßig; auch die Mindesttragweite der Lichter, die 5 sm betragen müsse, sei nicht erreicht gewesen. Auch hier übersieht die Revision, daß die Lichterführung durch landesrechtliche Vorschriften geregelt ist und die ergänzend heranzuziehenden Vorschriften der SSchSO und der SStrO nur als inhaltlich mit dem Bundesrecht übereinstimmende landesrechtliche Vorschriften übernommen sind. Auf die Verletzung dieser Vorschriften kann daher die Revision nicht gestützt werden.

Das Berufungsgericht führt weiter aus, der Schlepper "H[REDACTED]" hätte ohne Rücksicht darauf, ob er das rote Ausfahrtslicht des MS sah und das von dem MS gegebene Warnsignal erkannte, den beim Queren des Hafenbeckens vorgeschriebenen Warnungston geben müssen. Bei dieser Sachlage konnte das Berufungsgericht mit Recht dahingestellt sein lassen, ob das rote Ausfahrtslicht des MS für den Schlepper "H[REDACTED]" rechtzeitig erkennbar war. Für die Revision nicht angreifbar legt das Berufungsgericht dar, daß der Schlepper "H[REDACTED]", wenn er die Ausfahrtssignale des MS rechtzeitig wahrgenommen hätte, nach § 38 SSchSO weder seinen Kurs zu ändern noch zu stoppen brauchte, da ihn das MS nicht behindern durfte. Richtig ist, daß der Schlepper "H[REDACTED]" beim Erkennen der Ausfahrtsabsicht des MS nach den Umständen des Falles als Vorsichtsmaßregel ein Warnsignal hätte geben müssen: dieses Signal mußte aber schon im Hinblick auf das Überqueren der Hafenbeckeneinfahrt gegeben werden; gerade in dem Unterlassen dieser Signalgebung sieht das Berufungsgericht das Verschulden der Beklagten. Die Meinung der Revision, die Führung von "H[REDACTED]" hätte das von ihr eingeleitete Backbordmanöver anzeigen müssen, übersieht, daß es sich hier um ein Manöver des letzten Augenblickes handelte; für die Behauptung der Revision, bei Anzeige dieses Manövers wäre der Zusammenstoß weniger folgeschwer gewesen, fehlt es überdies an jedem tatsächlichen Anhaltspunkt.

3. Bei der Abwägung des beiderseitigen Verschuldens hat sich das Berufungsgericht durchaus im Rahmen seines tatrichterlichen Ermessens gehalten. Mit Recht hat es in der Verletzung der Nichtbehinderungs- und Wartepflicht eine erheblich schwerere Schuld der Schiffsführung des MS gesehen, demgegenüber die Nichtabgabe des Warnungssignals untergeordnete Bedeutung hat. Dabei spielt es keine Rolle, ob die von dem Schlepper "H[REDACTED]" gesetzte Unfallursache zeitlich vor der von der Führung des MS zu vertretenden Unfallursache liegt.

4. Die Revision der Beklagten ist hiernach ungegründet.

III. Anschlußrevision der Klägerin:

Auf die Rüge der Verletzung des § 25 Abs 4 der Hafenordnung kann die Anschlußrevision nicht gestützt werden (§ 549 ZPO).

Fehl geht der Angriff der Anschlußrevision, der sich gegen die Feststellung der Unfallursächlichkeit der Unterlassung des Warnungstones richtet. Das Berufungsgericht führt aus, die Aufmerksamkeit des Hafenlotsen wäre im Falle der Abgabe des Warnungstones in ganz anderer Weise auf das sich nähernde Fahrzeug gerichtet worden, so daß bereits beim ersten Auftauchen der Lichter von "H[REDACTED]" die Annäherung des Schleppzuges erkannt und die Maschine des MS gestoppt worden wäre. Die Annahme des Berufungsgerichts hält sich im Rahmen seines ihm nach § 287 ZPO eingeräumten Ermessens und läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen.

Hiernach war auch die Anschlußrevision unbegründet.

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Center Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr Nörr Dr.Haager