

Verkündet

am 14. Juni 1962

Schorm, 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 S [REDACTED] Na [REDACTED] Ca [REDACTED] S.A., Rue de L [REDACTED],
P [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

die Am [REDACTED] F [REDACTED] St [REDACTED] Corporation, [REDACTED] B [REDACTED]
Str [REDACTED], N [REDACTED] Y [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juni 1962 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Fischer, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 29. November 1960 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 13. Oktober 1955 gegen 10.50 Uhr morgens kollidierte auf der Unterweser der französische Dampfer "D[REDACTED]" der Klägerin (2660 BRT) nach dem Ablegen von der M[REDACTED]-Pier in No[REDACTED] (W[REDACTED]) in der Nähe der Leuchttonne 32 mit dem stromaufwärts fahrenden US-amerikanischen Dampfer "A[REDACTED] R[REDACTED]" der Beklagten (7254 BRT). Zur Unfallzeit lief Flutstrom (ca. 1 Stunde vor Hochwasser); das Wetter war diesig und die Sicht beschränkt.

Der unter Führung des Kapitäns Co[REDACTED] und Beratung des Lotsen T[REDACTED] stehende D. "D[REDACTED]" war nach dem um 10.40 Uhr erfolgten Ablegen von der M[REDACTED]-Pier über den Steuerbordsteven unter Assistenz eines Kopf- und eines Heckschleppers gedreht worden, um die Reise stromabwärts anzutreten. Das Radargerät im Brückenhaus war nicht eingeschaltet worden. Nach Beendigung des Drehmanövers wurden mit den Schleppern die üblichen Abschiedssignale in der Weise ausgetauscht, daß zunächst vom D. "D[REDACTED]" und sodann vom Kopfschlepper 3 lange Töne gegeben wurden, denen je 1 kurzer Ton von D. "D[REDACTED]" und vom Kopfschlepper als Abschluß folgte. Danach setzte D. "D[REDACTED]" die Fahrtstufe herauf und gab Steuerbordkurssignal (1 kurzer Ton), um mit Steuerbordruder die rechte Fahrwasserseite zu erreichen, ohne nach ihrer Darstellung in diesem Augenblick den entgegenkommenden D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" bereits wahrgenommen zu haben.

In der Höhe der Einfahrt zum Fischereihafen No[REDACTED] (noben der M[REDACTED]-Pier) biegt das Hauptfahrwasser der W[REDACTED] nach Süden um. Von dort wird das Hauptfahrwasser nicht mehr durch die Richtfeuerlinie Gr[REDACTED], sondern durch die Richtfeuerlinie Fl[REDACTED] Siel (obere Linie) bestimmt. Die Richtfeuerlinie Gr[REDACTED] bestimmt nur noch das Fahrwasser des Kleinschifffahrtsweges. Vor

No [REDACTED] wird die Grenze der Reede und die Westgrenze des Hauptfahrwassers durch die schwarze Tonnenlinie (Tonnen K und J/N' [REDACTED]) und deren Verlängerung bis zur Einfahrt des Fischereihafens gebildet. Die Ostgrenze des Hauptfahrwassers wird durch die Tonnen 31 und 32 bezeichnet.

D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" hatte die Reise ab Bl [REDACTED]-Reede um 10.30 Uhr weseraufwärts mit reduzierter voller Fahrt (ca. 10 kn) angetreten und bereits in Höhe der Fr [REDACTED]-Au [REDACTED]-H [REDACTED] (10.44 Uhr nach dem von beiden Parteien anerkannten Zeitplan des Sachverständigen Kapitän Sch [REDACTED]) zwei Objekte auf dem Radarschirm ausgemacht und diese Beobachtung seinem beratenden Lotsen mitgeteilt. Dieser erkannte kurz darauf (10.45 Uhr) den unter der Pier von No [REDACTED] drehenden D. "D [REDACTED]" mit Kopfschlepper in Querschiffslage, nahm jedoch an, daß es sich um ein verholendes Schiff handle. In Höhe der Nor [REDACTED] Se [REDACTED]-Werke wurde die Fahrtstufe wegen der am Fl [REDACTED] Sieltief Unterfeuer beginnenden Langsamfahrtstrecke auf LV herabgesetzt (10.48 Uhr). Inzwischen hatte die Schiffsführung beobachtet, daß D. "D [REDACTED]" weiter drehte und den Kopfschlepper loswarf. Sie gab einen Warnungston (10.48 1/4 Uhr). Kurz darauf (10.48 1/2 Uhr) ertönte das Steuerbordkurssignal (1 kurzer Ton) des D. "D [REDACTED]". Statt eines kurzen Tones will die Schiffsführung des D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" aber 2 kurze Töne in unmittelbarer Folge vom D. "D [REDACTED]" vernommen und daraus den Schluß gezogen haben, daß D. "D [REDACTED]" verhalten und dem D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" die Vorfahrt lassen wolle. Sie gab daraufhin Backbordruder und zeigte dieses Manöver durch 2 kurze Töne an (10.48 1/2 Uhr). Da das tiefgehende Schiff nur schwerfällig die Drehung aufnahm, beorderte die Schiffsführung das Ruder auf Hart Backbord und die Maschine auf VV.

Erst beim Ertönen des BB Kurssignals des D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" will die Schiffsführung des D. "D [REDACTED]" den



Gegner in Sicht bekommen haben. Aufgrund der beobachteten Backborddrehung des Gegners und ihrer eigenen nach Steuerbord gerichteten Position beorderte sie zur Vermeidung der jetzt als drohend erkannten Kollision die Maschine auf VR unter entsprechender Zeichengebung (3 mal kurz; 10.48 7/8 Uhr). Seitens der Schiffsführung des D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" wurde die Lage vom Gegner infolge seiner nunmehr erkannten StB-Drehung gleichfalls als gefahrdrohend empfunden und daraufhin das Maschinenmanöver VR und das Rudermanöver Hart StB befohlen (10.49 Uhr). Die beiderseits durchgeführten Manöver kamen nicht mehr zur Auswirkung. Um 10.50 Uhr kollidierten die Schiffe derart, daß der Steven des D. "D[REDACTED]" den D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" an der Steuerbordseite im Winkel von 90° in Höhe von Luke 1 traf. Beide Schiffe wurden beschädigt. Die Parteien haben ihre Schiffe auf neue Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat von der Beklagten Ersatz des durch den Zusammenstoß am D. "D[REDACTED]" entstandenen Schadens, den sie auf 44.331,65 DM beziffert hat, und die Duldung der Zwangsvollstreckung in den D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" wegen dieses Betrages verlangt. Sie hat geltend gemacht, D. "D[REDACTED]" habe bei Abgabe des Steuerbordkurssignals und Aufnahme der Vorausfahrt bereits östlich der Feuerlinie Gr[REDACTED] gestanden. Da D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" die Kursänderung in die Feuerlinie Fl[REDACTED] Siel in diesem Zeitpunkt noch nicht vorgenommen gehabt habe, sei die Feuerlinie Gr[REDACTED] für die sich nähernden Schiffe maßgebend gewesen. Das Fahrwasser teilte sich erst bei der rot/schwarzen Tonne J/N'[REDACTED]. D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" hätte daher nach Steuerbord ausweichen müssen. Statt dessen habe D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" irrig das erheblich später als das Abschiedssignal von D. "D[REDACTED]" an die Schlepper abgegebene Steuerbordkurssignal mit dem kurzen Schlußton des Abschiedssignals in Zusammenhang gebracht und ein Backbordsignal angenommen, obwohl ein

solches nach Lage der Schiffe nicht in Frage gekommen sei und auch das Loswerfen der Schlepper beobachtet worden sei. Das Backbordmanöver von D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" sei daher fehlerhaft gewesen. D. "D [REDACTED]" habe wegen der schnellen Annäherung des Gegners und seiner eigenen geringen Fahrt nur den Versuch machen können, durch VR-Manöver die Kollision abzuwenden.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und Widerklage auf Zahlung von 19.610,25 US-Dollar als Ersatz des nach ihrer Behauptung an ihrem Schiff entstandenen Schadens und die Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Botrages in den D. "D [REDACTED]" erhoben. Sie hat geltend gemacht, D. "D [REDACTED]" habe versucht, das Hauptfahrwasser vor dem Bug des D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" zu queren, das durch die Richtfeuerlinie Fl [REDACTED] Siel an dieser Stelle bestimmt werde. Die Kursänderung durch D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" in die neue Richtfeuerlinie habe spätestens am Nordende der Pier von No [REDACTED] vorgenommen werden müssen. Bei Abgabe des deutlich gehörten 2-Töne-Signals durch D. "D [REDACTED]" habe das Schiff noch auf der Reede von No [REDACTED] außerhalb des Fahrwassers gelegen. Aus diesem Signal sei zu entnehmen gewesen, daß D. "D [REDACTED]" vorschriftsmäßig auf der Reede verhalten und aus dem Gegenkurs nach Backbord herausgehen wolle, um D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" Steuerbord an Steuerbord vorbeizulassen. D. "D [REDACTED]" habe auch trotz eingeschränkter Sicht das Radargerät nicht eingeschaltet und trotz nicht ausreichender Maschinenleistung das Queren vor dem Bug des D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" versucht. Dieser habe, als die Steuerborddrehung von D. "D [REDACTED]" erkennbar geworden sei, noch mit Hartsteuerbordruder die Kollision zu verhindern gesucht.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und die Widerklage hinsichtlich des Zahlungs- und Duldungsan-

spruchs dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht, dessen Urteil Hansa 1962, 240 abgedruckt ist hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Antrag aus der Klage und auf Abweisung der Widerklage weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Zutreffend hat das Berufungsgericht §§ 735 ff HGB angewendet (BGHZ 29, 237). Das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl 1913, 49) ist nicht maßgebend, weil die USA nicht Vertragsstaat sind.

II. Das Berufungsgericht entnimmt für die Widerklage einen Anscheinsbeweis für das Verschulden des D. "D[REDACTED]" an der Kollision aus einer durch seine Führung vorgenommenen Verletzung des § 38 SSchSO ("Fahrwasser queren"). Es führt aus, daß D. "D[REDACTED]" nach dem Ablegen von der Pier in No[REDACTED] das Hauptfahrwasser der W[REDACTED] teilweise gequert und dadurch D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" als durchgehendes Schiff behindert habe. Zu dieser Ansicht ist das Berufungsgericht auf Grund richtiger rechtlicher Beurteilung und ohne die von der Revision gerügten Verfahrensverstöße gekommen.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Richtfeuerlinie Fl[REDACTED] Siel (obere Linie) oberhalb des Schnittpunktes mit der Richtfeuerlinie Gr[REDACTED] die Mitte des Hauptfahrwassers der W[REDACTED] bezeichnet. Dieses Fahrwasser ist für durchgehende Schiffe größeren Tiefgangs bestimmt, während das weiter in Richtung der Richtfeuerlinie Gr[REDACTED] auf die Reede No[REDACTED] verlaufende Nebenfahrwasser für kleinere Fahrzeuge vorgese-

hen ist (§ 35 Abs. 5 SSchSO; "Kleinschiffahrtsweg" nach der Karte des deutschen Hydrographischen Instituts; vgl. Gutachten Sch. Bl. 38 GA). Der von der Pier in Nordenham ablegende D. "D.", der die Fahrt westerabwärts antreten und die östliche Seite des Hauptfahrwassers erreichen wollte, um in die Richtfeuerlinie Gr. einzusteuern, querte das für Schiffe größeren Tiefgangs bestimmte Fahrwasser, sobald er die Verbindungslinie der Tonnen K und J/N' und ihre Verlängerung in Richtung zur Einfahrt des Fischereihafens (§ 109 Abs. 9 SSchSO), die zugleich die Reedegrenze darstellt, überschritt. Auf dieses Manövrieren des aus dem Nebenfahrwasser kommenden Schiffs ist § 38 Abs. 1 SSchSO anzuwenden (vgl. Bundesoberseeamt, Spruch vom 23. April 1954 B f 4/54 S. 12). Dem entspricht die Übung der Lotsen (Bundesoberseeamt, Spruch vom 22.3.1956, B f 3/56 S. 11) und die Ansicht beider Sachverständigen. Da die Fl. Siel-Feuerlinie maßgebend ist, war es entgegen der Revision unerheblich, ob sich die beiden Schiffe in gerader oder beinahe entgegengesetzter Richtung auf der Gr. feuerlinie näherten. D. "A. R." folgte dem durch die Richtlinien bestimmten Hauptfahrwasser. § 38 SSchSO begründet für das durchgehende Schiff einen Vorrang und für den Querfahrer eine Wartepflicht. Auf deren Einhaltung darf die durchgehende Schifffahrt grundsätzlich vertrauen. Erst wenn für die Führung des Schiffs ein konkreter Anlaß für die Annahme besteht, der Querfahrer werde gegen das Verbot des § 38 SSchSO verstoßen, gelten die allgemeinen Ausweichregeln, insbesondere Art. 18 SStO (Bundesoberseeamt, Hansa 61, 428). Es kam also entgegen den Ausführungen der Revision nicht darauf an, ob D. "D." bereits die Gr.-Feuerlinie an seiner Backbordseite hatte. Die Vernehmung der Zeugen T. und Schn. zu diesem Punkt war nicht erforderlich. Das Berufungsgericht hat auch zutreffend angenommen, daß durch-

gehende große Schiffe stromaufwärts die Kursänderung in die neue Richtfeuerlinie Fl [REDACTED]-Siel spätestens in Höhe des No [REDACTED] der Pier von No [REDACTED] vorzunehmen haben. Dies ergibt sich bereits aus § 35 Abs. 2 SSchSO, weil vom Schnittpunkt der Richtfeuerlinie ab die neue Richtfeuerlinie maßgebend ist. Die Aussage des Zeugen T [REDACTED] war hierfür nicht von Bedeutung. Dieser hat auch nur bekundet, daß er als Hilfsmittel der Navigation, wenn er die Fl [REDACTED] Siel-Feuer bei unsichtigem Wetter nicht in Sicht bekommt, den No [REDACTED] Silo als letzten Punkt zum Kurswechsel benutzt. Bei klarem Wetter wird naturgemäß nach den Richtfeuern gesteuert.

Es kam auch nicht, wie die Revision meint, darauf an, ob bis zur Tonne J/N' [REDACTED] reichlich Platz für D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" war, um den bisherigen Kurs ohne Gefahr fortzusetzen. D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" folgte dem durch die Richtlinien bestimmten Hauptfahrwasser und hatte deshalb den Vorrang nach § 38 SSchSO. D. "D [REDACTED]" war wartepflichtig. Diese Pflicht hat D. "D [REDACTED]", wie das Berufungsgericht darlegt, verletzt, indem er mit dem Queren begonnen hat, als D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" nur noch etwa 350 m entfernt war. Damit wurde D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" als durchgehendes Schiff behindert. Eine Behinderung im Sinne des § 38 SSchSO ist bereits dann anzunehmen, wenn zu erwarten ist, daß das sich in Fahrwasserrichtung bewegendes Schiff durch das Verhalten des wartepflichtigen Schiffs veranlaßt werden wird, in seiner Fahrweise auf dieses Rücksicht zu nehmen, um eine unklare oder gefährliche Lage zu vermeiden (Entscheidungen des Bundesoberseeamts Bd. VI S. 61). Die Behinderung des D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" durch D. "D [REDACTED]" ergab sich hier daraus, daß D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" seine Fahrt energisch herabsetzen oder die Einsteuerung in die neue Richtfeuerlinie hätte unterlassen müssen, um eine gefährliche Annäherung an D. "D [REDACTED]" zu vermeiden, der erst Fahrt gegen den Strom aufnehmen mußte. Wo der Kollisionsort lag, insbesondere ob er östlich oder westlich der Richtfeuerlinie Fl [REDACTED] lag, ist für die Feststellung der Verletzung

des § 38 SSchSO ohne Belang, weil jedenfalls die Grenze des Hauptfahrwassers durch D. "D[REDACTED]" überschritten worden ist.

Die Revision hält die Annahme einer Verletzung des § 38 SSchSO für verfehlt, weil eine Gefahrenlage und die Kollision nicht hätten eintreten können, wenn D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" mit der durch § 98 SSchSO vor Nordenham zur Vermeidung schädlichen Wellenschlages und Sogs vorgeschriebenen Geschwindigkeit gefahren wäre. Darauf habe D. "D[REDACTED]" vertrauen dürfen. Dem Gebot des § 98 SSchSO ist die Führung von D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" allerdings nicht sofort beim Erreichen der Langsamfahrstrecke nachgekommen. Sie hat die Maschine erst etwa 150 m weiter auf LV beordert. Die Revision beachtet aber nicht, daß die Führung von D. "D[REDACTED]" sich gar nicht darauf berufen hat, sie habe das Queren noch begonnen, weil aufkommende Schiffe ihre Geschwindigkeit vor No[REDACTED] wegen des Uferschutzes vermindern mußten. Da die Fahrzeuge nach § 98 SSchSO diejenige Geschwindigkeit beibehalten dürfen, die zur Erhaltung ihrer Steuerfähigkeit nötig ist, mußte zudem D. "D[REDACTED]" damit rechnen, das aufkommende, tiefabgeladene Schiff, das kurz vor der Einsteuerung in die neue Richtfeuerlinie stand, werde noch so schnell laufen, daß der Beginn des Querens des Hauptfahrwassers bei einer Entfernung von nur 350 m jedenfalls zu einer unklaren oder gar gefährlichen Lage führen werde. Daraus ergab sich die Wartepflicht für D. "D[REDACTED]".

III. Zutreffend ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß aus dem Verstoß gegen § 38 SSchSO ein Beweis des ersten Anscheins für seine Ursächlichkeit und das Verschulden des D. "D[REDACTED]" bezüglich der späteren Kollision folgt, der von der Klägerin nicht entkräftet worden ist. Das Berufungsgericht stellt fest, daß D. "D[REDACTED]" die Vorausfahrt nach dem Drehen unter Abgabe eines Steuerbord-

kurssignals erst angetreten hat, nachdem der Lotse jedenfalls das Achtungssignal von D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" gehört hatte, wenn er auch möglicherweise diesen noch nicht in Sicht bekommen hatte. Ob durch Einschaltung des Radargeräts und seine Bedienung durch den Lotsen die Annäherung des D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" auch anderweit wahrzunehmen gewesen wäre, bevor mit der Querfahrt begonnen wurde, kann unerörtert bleiben, da das Berufungsgericht aus der Unterlassung dieser Maßnahmen einen Vorwurf gegen D. "D [REDACTED]" nur im Rahmen von Hilferwägungen für den Fall erhebt, daß der Darstellung des Lotsen, er habe D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" noch nicht in Sicht gehabt und das Achtungssignal erst bei Abgabe seines Signals gehört, gefolgt wird. Das Berufungsgericht führt das Verhalten des Lotsen, der trotz der von ihm bemerkten Annäherung eines durchgehenden Schiffs mit dem Queren begann, darauf zurück, daß er sich über die Maschinenleistung von D. "D [REDACTED]" getäuscht habe. Die Rüge der Revision, der Antrag auf Vernehmung des Kapitäns über die volle Leistungsfähigkeit der Maschine sei übergangen, geht fehl. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Lotse die Maschine von D. "D [REDACTED]" für stärker gehalten, als sie auch bei voller Leistungsfähigkeit war. Er hat erklärt, daß er mit einem Motorschiff ohne weiteres auf die richtige Fahrwasserseite noch vor dem in Sicht gekommenen D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" hinüber gekommen wäre.

IV. Ein unfallursächliches schuldhaftes Verhalten der Führung von D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" hat das Berufungsgericht dagegen verneint.

a) Zu Unrecht will die Revision einen Beweis des ersten Anscheins gegen D. "A [REDACTED] R [REDACTED]" daraus entnehmen, daß die Kollision nach Ansicht des gerichtlichen

Sachverständigen auf der Fahrwasserseite von D. "D[REDACTED]" stattgefunden hat. Das Berufungsgericht nimmt an, daß sich die Kollision etwa auf der Richtfeuerlinie Flagbalger Siel ereignet hat. D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" hat zudem nicht die falsche Fahrwasserseite gehalten, sondern konnte allenfalls durch sein Backbordmanöver, das auf das Kurssignal von D. "D[REDACTED]" zum Zwecke des Ausweichens eingeleitet wurde, auf die östliche Fahrwasserseite geraten sein. Für einen Anscheinsbeweis gegen D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" ist daher kein Raum.

b) Das Berufungsgericht führt aus, das Backbordruder- manöver von D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" habe zur Kollision beige- tragen. Die Klägerin habe aber nicht bewiesen, daß D. "D[REDACTED]" sein Steuerbordkurssignal, mit dem es seine Fahrt- aufnahme in das Hauptfahrwasser unter Verletzung der Warte- pflicht eingeleitet habe, in so weitem Abstand von dem Ab- schieds- und Danksignal (1 kurzer Ton) an die Schlepper gegeben habe, daß es nicht ohne Fahrlässigkeit von D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" als Backbordkurssignal (2 kurze Töne) aufgefaßt werden konnte. D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" habe daher annehmen dürfen, daß D. "D[REDACTED]" seiner Wartepflicht ge- nügen und aus dem Gegenkurs herausdrehen wolle, um D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" ein Passieren Steuerbord an Steuerbord zu gestatten. D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" habe auf dem Verlauf des Fahrwassers entsprechende Kursänderung nach Back- bord in die neue Richtfeuerlinie vornehmen und dieses Manöver wegen der schwerfälligen Drehung des tiefabge- ladenen Schiffes durch Hart-Ruderlage unter Heraufsetzung der Fahrtstufe unterstützen dürfen.

Die Revision rügt, daß das Berufungsgericht die Be- weislast hinsichtlich der Widerklage verkannt habe, indem es der Klägerin auferlegt habe, den Beweis zu führen, daß D. "D[REDACTED]" den kurzen Ton des Steuerbordsignals in weitem Abstand von den Abschiedssignalen gegeben habe. Dabei

wird nicht beachtet, daß gegen die Klägerin ein Anscheinsbeweis wegen der Verletzung des § 38 SSchSO spricht, und daß die Klägerin zu seiner Entkräftung dartun will, die Verletzung sei für D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" erkennbar gewesen, mit der Folge, daß die Ausweichregeln der Seestraßenordnung galten. Ob ein Anscheinsbeweis gegen die Klägerin auch daraus herzuleiten wäre, daß die Abgabe von Abschiedssignalen überhaupt unzulässig war (§ 28 Abs. 2 SSchSO), kann unerörtert bleiben.

c) Die Revision rügt sodann, daß die Beweisantritte der Klägerin nicht erschöpft worden seien. Die Zeugen T[REDACTED] und Schn[REDACTED] seien nicht zu der Zeitfolge der Signale und die Zeugen Co[REDACTED] (Kaptän des D. "D[REDACTED]" und V[REDACTED] (Erster Offizier von D. "D[REDACTED]") seien überhaupt nicht gehört worden. Die Rüge kann keinen Erfolg haben.

Der Zeuge T[REDACTED] ist nach dem Beweisantritt der Klägerin (Bl. 69 GA) über die Signalgebung vernommen worden (Protokoll vom 22. Oktober 1959 Bl. 88 GA). Über den zeitlichen Abstand der einzelnen Töne hat er sich nicht geäußert und ist auch vom Prozeßbevollmächtigten der Klägerin nicht befragt worden. Vor dem Bundesoberseeamt hatte er ausgesagt, es könne möglich sein, daß auf D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" eine Verwechslung der Signale vorgekommen sei. Der Zeuge Schn[REDACTED] ist über die Signale vom Seeamt vernommen worden und hat bekundet, daß der kurze Ton von D. "D[REDACTED]" und sein Antwortsignal mit den Dampfvolken und Dampfpeifen des Schleppers als ein 2-Töne-Signal erschienen sein könne. Die Klägerin hat sich mit der Verwertung der Protokolle des Seeamts und des Bundesoberseeamts einverstanden erklärt. Die ausdrückliche Vernehmung dieser Zeugen über den zeitlichen Abstand des Abschiedssignals vom Kurssignal war bei dieser Sachlage nicht erforderlich. Nach ihrer Aussage ha-

ben die Zeugen den Abstand jedenfalls für nicht so groß gehalten, daß sie eine Verwechslung für ausgeschlossen erachteten. Die nähere Bestimmung des Zeitabstandes nach Sekunden war den Zeugen naturgemäß nicht möglich. Wie die Protokolle ergeben, war es für die Zeugen bereits schwierig, überhaupt die Reihenfolge der Signale wiederzugeben. Die Vernehmung der Zeugen Vroland und Co. konnte ohne Verfahrensverstoß abgelehnt werden, weil die von der Klägerin vorgelegten schriftlichen Erklärungen der Zeugen nur das Signal von drei langen Tönen als Abschiedssignal erwähnten, nicht aber das hier in Frage stehende Danksignal (kurzer Ton) des D. "D." an den Schlepper, und die Klägerin nicht behauptet hatte, die Zeugen könnten abweichend von ihren schriftlichen Äußerungen etwas über dieses hier allein interessierende Signal und seinen zeitlichen Abstand vom Kurssignal aussagen. Zu einer besonderen Befragung, ob die Klägerin etwas anderes behaupten wolle, als die Erklärungen ergaben, bestand kein Anlaß. Das Berufungsgericht konnte daher ohne Verstoß gegen § 286 ZPO zu der Überzeugung gelangen, daß der Lotse, der Kapitän, der dritte Offizier und der Quartermaster von D. "A. R." ohne Verschulden das Danksignal und das Kurssignal bei der Annäherung zu einem Signal zusammengezogen und als Backbord-Kurssignal aufgefaßt haben.

d) Das Berufungsgericht verneint auch, daß die Führung des D. "A. R." ein Verschulden trifft, weil die Fahrt des Schiffes nicht herabgesetzt worden ist. Die verspätete Fahrtverminderung auf der Langsamfahrtstrecke gemäß § 98 SSchSO ist zutreffend nicht für ein Verschulden hinsichtlich der Kollision herangezogen worden, weil diese Vorschrift ausdrücklich den Schutz der Ufer usw. vor schädlichem Wellenschlag und Sog, nicht aber die Verhinderung von Kollisionen bezweckt. Das Berufungsgericht folgt auch mit Recht nicht der Auffassung des Sachver-

ständigen, daß bereits mit dem Achtungston das Stoppen der Maschine zu verbinden gewesen wäre. In diesem Zeitpunkt war für D. "American Robin" noch nicht erkennbar, daß D. "D[REDACTED]" seine Wartepflicht nicht erfüllen werde. Die Revision will aus seiner Abgabe auf Zweifel bei der Führung von D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" schließen, ob D. "D[REDACTED]" die Wartepflicht erfüllen werde, und vermißt eine andere Erklärung für das Signal. Sie übersieht, daß D. "D[REDACTED]" in diesem Zeitpunkt seine Vorfahrt noch nicht angetreten hatte und daß das Achtungssignal nur dazu bestimmt ist, die Aufmerksamkeit des anderen Fahrzeugs zu erregen, was wegen der mäßigen Sichtverhältnisse angebracht erschien. Zu einer Abweichung von der Ansicht des Sachverständigen war das Berufungsgericht auch ohne dessen erneute Befragung berechtigt. Das Kurssignal des D. "D[REDACTED]" konnte, wie ausgeführt, ohne Fahrlässigkeit als Backbordsignal aufgefaßt und mit einem Backbordmanöver unter Fahrterhöhung beantwortet werden. Da das Berufungsgericht sich ohne Rechtsirrtum nicht in der Lage gesehen hat, ein Verschulden des D. "A[REDACTED] R[REDACTED]" daraus zu entnehmen, daß die Geschwindigkeit bei Annäherung an D. "D[REDACTED]" nicht herabgesetzt worden ist, kann es unerörtert bleiben, ob hierdurch die Kollision zu verhindern gewesen wäre, was das Berufungsgericht mit einer Hilferwägung verneint.

V. Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet.
Sie war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurück-
zuweisen.

Dr. Nastelski

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow