

Verkündet
am 24. Mai 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 Firma A.B. S [REDACTED] O [REDACTED] Kompaniet, vertre-
ten durch ihren Vorstand Dan. Axel Br [REDACTED], G [REDACTED],
Beklagte, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Sch [REDACTED] & B [REDACTED], E [REDACTED],
Klägerin, Revisionsbeklagte und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 24. Mai 1962 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen der Parteien wird das Urteil
des 3. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesge-
richts in Bremen vom 13. November 1960 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen,
dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revi-
sionsinstanz übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

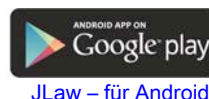
Am 17. Juli 1957 um 5.35 Uhr stieß das weseraufwärts fahrende schwedische Motorschiff "Bu[REDACTED]" (7712 BRT) der Beklagten im dichten Nebel mit dem zwischen den Tonnen A und B querab vom Signalturm der Nordschleuse Bre[REDACTED] des W[REDACTED]-fahrwassers vor Anker liegenden deutschen Dampfer "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" (5634 BRT, 124 m lang, voll beladen) der Klägerin zusammen. Auf D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" wurde ein Besatzungsmitglied getötet. Das Schiff wurde in sinkendem Zustand auf Grund gesetzt und später gehoben. Die Klägerin hat ihren Schaden auf 1.656.734,33 DM, die Beklagte ihren Schaden auf 225.229 skr. beziffert. Beide Schiffe sind nach dem Unfall in Kenntnis der beiderseits erhobenen Forderungen auf neue Reisen ausgesandt worden.

D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" lag seit dem 15. Juni 1957 etwa 150 bis 200 m nördlich der damaligen Nordgrenze der Reede Bre[REDACTED] im Fahrwasser vor Anker. Mit dem einsetzenden Ebbstrom begann D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" gegen 5.05 Uhr langsam mit dem Heck zur Fahrwassermitte zu schwojen. Es herrschte an der Ankerstolle Nebeltreiben mit wechselnder Sicht bei mäßigem Wind 2 bis 3 ssw. Gegen 5.30 Uhr, zur Zeit der Wachablösung auf D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" kam es zu starker Nebelbildung zwischen den Tonnen B und C, wobei Sichtverhältnisse von 50 bis 60 m vom Signalturm der Nordschleuse zum Fahrwasser beobachtet wurden. Zu dieser Zeit lag D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" beim Schwojen etwa quer im Strom

MS "Bu[REDACTED]" fuhr unter Lotsenberatung (Lotse L[REDACTED]) bei anfänglich guter Sicht mit voller Kraft stromaufwärts. Als die Tonne Y gegen 5.25 Uhr erreicht worden war, ging die

Sicht auf 3 sm zurück, so daß der Lotse noch die Tonne B und den Signalturm der Nordschleuse, nicht aber mehr den Ankerlieger, D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]", in Sicht bekam. Nach Passieren der Tonne A verschlechterte sich die Sicht weiter. Etwa um diese Zeit (5.30 Uhr) hatte sich über den Ankerplatz eine dichte Nebelwand geschoben, so daß der Lotse, wie ihm auffiel, die Tonne C nicht in Sicht bekam. Auch D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" wurde nicht ausgemacht. Der Lotse führte die Sichtverschlechterung über Wasser auf morgendlichen Dunst zurück, da die Landmarken (Signalturm und Schornstein der "F[REDACTED]") noch zu sehen waren. Um 5.32 Uhr wurde die Maschine auf LV beordert, weil das Quarantäneboot erwartet wurde. Alsdann verschwanden aber auch die Landmarken und ein etwa 1/4 sm vorauslaufendes Küstenmotorschiff "V[REDACTED]" tauchte in die Nebelwand ein. Um 5.33 Uhr erreichte MS "Bu[REDACTED]" die Nebelwand, die sich stromabwärts bis fast zur Tonne B erstreckte. Die Maschinen wurden gestoppt und Nebelsignale (lange Töne) mit dem Typhon gegeben. Nach einer weiteren Minute (5.34 Uhr) vernahm der Lotse Steuerbord voraus rasches Läuten einer Schiffsglocke, das er auf das Küstenmotorschiff "V[REDACTED]" bezog, von dem er annahm, daß es im Nebel vor Anker gegangen sei. Um 5.35 Uhr tauchten plötzlich die Umrisse des noch quer im Fahrwasser liegenden D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" etwa 50 m vor dem Bug des MS "Bu[REDACTED]" auf. Beide Maschinen wurden auf VRVR (äußerste Kraft voll rückwärts) gesetzt. Im gleichen Augenblick hörte der Lotse das Dampfpfeifensignal R (. - .) und das Schlagen eines Gongs auf D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]". Das Maschinenmanöver reichte nicht aus, um die Kollision zu verhindern oder wesentlich abzuschwächen. Der Steven von MS "Bu[REDACTED]" traf im Winkel von etwa 90° die Steuerbordseite des D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" mittschiffs in Höhe

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. i. d. R. geschützt.



des Maschinenraumes und drang 5 m in das Schiff ein.

Die Klägerin hat von der Beklagten Zahlung eines Teilbetrages von 100 000 DM nebst Zinsen, der entstandenen Reparaturkosten und Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das MS "Bu■■■■" verlangt. Die Beklagte hat entsprechend Widerklage wegen eines Teilbetrages der Reparaturkosten ihres Schiffes von 20 000 DM nebst Zinsen erhoben.

Die Klägerin wirft der Führung des MS "Bu■■■■" vor, daß die Geschwindigkeit bei Annäherung an die Nebelbank zu hoch gewesen und nicht rechtzeitig durch "VR-Maschinenmanöver" herabgesetzt worden sei; auch sei das Radargerät nicht rechtzeitig eingeschaltet worden und kein Ausguck auf der Back gewesen.

Die Beklagte macht geltend, daß D. "J■■■■ Sch■■■■" quer zum Strom im Fahrwasser über die Richtfeuerlinie hinaus außerhalb der Reede vor Anker gelegen habe, während er auf der Blexenreede hätte ankern müssen. Die Nebelsignale seien falsch und verspätet gegeben worden.

Das Landgericht hat die Klage und die Widerklage dem Grunde nach je zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht, dessen Urteil Hansa 1962, 639 abgedruckt ist, hat die Berufungen beider Parteien mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß Klage und Widerklage in Höhe der geltend gemachten Teilbeträge dem Grunde nach gerechtfertigt sind. Hiergegen richtet sich die Revision beider Parteien, mit der sie ihre im ersten Rechtszug gestellten Ansprüche weiter-

verfolgen. Jede Partei beantragt, die Revision des Gegners zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Zu Unrecht wendet das Berufungsgericht §§ 735 ff HGB bei der rechtlichen Beurteilung des Unfalls an. Da ein schwedisches Schiff beteiligt ist und Schweden Vertragsstaat ist (Ratifikation vom 12. November 1913), ist die Rechtslage gemäß Art. 12 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl 1913, 49) aus Art. 13 dieses Abkommens in Verbindung mit Art. 1, 3 und 4 zu beurteilen. Die materielle Rechtslage ist in den hier in Betracht kommenden Fragen zwar dieselbe wie nach §§ 735 ff HGB, die Anwendung des Abkommens kann aber in anderen Punkten (z.B. bezüglich der besonders geregelten Verjährung) (Art. 7) bedeutsam werden. Lediglich die Frage der Haftungsbeschränkung ist, weil das Abkommen sich hierauf nicht bezieht (Art. 10), nach § 774 HGB zu beurteilen (BGHZ 29, 237, 238). Allerdings betrifft dies nur den Zahlungsanspruch und nicht den Duldungsanspruch, während das Berufungsgericht die Klage und die Widerklage, mit der beide Ansprüche erhoben worden sind, dem Grunde nach im Rahmen des § 774 für begründet erklärt hat. Nach Ansicht des Berufungsgerichts sind beide Ansprüche, durch die ein Teil der Reparaturkosten geltend gemacht wird, dem Grunde nach voll gerechtfertigt, obwohl nach den Entscheidungsgründen nur eine Ersatzpflicht beider Parteien je zur Hälfte des Schadens des Gegners angenommen wird, weil der geltend gemachte Schaden mindestens

doppelt so hoch sei wie die eingeklagten Beträge. Davon hängt aber die Berechtigung des Grundes nicht ab. Die Einschränkung wird zweckmäßig in der Formel dadurch zum Ausdruck gebracht, daß die Ansprüche dem Grunde nach bis zur Hälfte des aus dem Unfall entstandenen Schadens für gerechtfertigt erklärt werden (Reinicke, NJW 1951, 93).

II. A. Verschulden des Dampfers "J. Sch.".

a) Zur Revision der Klägerin.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts lag D. "J. Sch." im Zeitpunkt der Kollision etwa 150 bis 200 m nördlich der damaligen Nordgrenze der Reede von Bremerhaven im betonnten Fahrwasser der W. Die Reede ist erst nach dem Unfall wegen ihrer starken Belegung um etwa 1 1/2 sm nach Norden ausgedehnt worden (vgl. Seeschiffsstraßenordnung in der Fassung der Verordnung vom 18. März 1961 BGBl II 171, § 108). Sie wird nach Osten begrenzt durch die Reedebakenlinie, d.h. die Richtlinie, die durch Richtfeuer etwa die Mitte des Hauptfahrwassers der W. bezeichnet. Sie umfaßt mithin die westliche Hälfte des betonnten Fahrwassers. D. "J. Sch." lag außerhalb dieser Reede im Fahrwasser und verstieß damit gegen § 48 Abs. 1 Satz 1 Seeschiffsstraßenordnung (SSchSO). Die Revision meint, daß damals bereits die Reede tatsächlich durch die Übung der zuständigen Behörden wegen des anwachsenden Verkehrs erweitert gewesen sei. Die geringfügige Überschreitung der festgelegten Reedegrenze mache die Lage von D. "J. Sch." daher nicht unzulässig. Zu Unrecht seien deshalb die Voraussetzungen für einen Anscheinsbeweis gegen

das den stillliegenden D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" anrennende MS "Bu[REDACTED]" verneint worden. Es bedarf indessen keiner Erörterung, ob dieser Ansicht zu folgen ist, denn das Berufungsgericht erachtet ein Verschulden des MS "Bu[REDACTED]" für erwiesen, so daß es auf einen Beweis des ersten Anscheins nicht mehr ankommt.

Die Revision der Klägerin wendet sich gegen die Annahme eines mitwirkenden, ihren Ersatzanspruch bis auf die Hälfte mindernden Verschuldens. Das Berufungsgericht entnimmt ein mitwirkendes Verschulden des D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]" daraus, daß seine Führung die Vorschriften über die Signalgebung eines Ankerliegers bei Nebel nicht beachtet habe. Nach der Seestraßenordnung (Art. 15 c Nr. 4) muß ein Fahrzeug vor Anker bei Nebel mindestens jede Minute ungefähr 5 Sekunden lang die Glocke auf dem Vorschiff läuten und (bei mehr als 350 Fuß = 106,75 m Länge) auf dem Achterschiff einen Gong zum Tönen bringen. Außerdem kann es ein Schallsignal mit drei aufeinanderfolgenden Tönen (kurz, lang, kurz = Buchstabe R des Internationalen Signalbuches) geben, um einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzuzeigen und es vor der Gefahr eines Zusammenstoßes zu warnen. Für ein auf einer Seeschiffahrtsstraße vor Anker liegendes Fahrzeug, das schräg oder quer im Fahrwasser liegt, sieht § 31 Abs. 2 SSchSO vor, daß bei Nebel auf das rasche Glockeläuten drei Einzelschläge folgen müssen. Es darf außerdem bei Annäherung eines anderen Fahrzeuges mit der Pfeife das allgemeine Gefahr- und Warnsignal (- -) geben, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

Die Revision hält § 31 SSchSO auf D. "J[REDACTED] Sch[REDACTED]"

für nicht anwendbar, weil ein vor Anker schwojendes Schiff kein "liegendes Schiff" sei. Ein Fahrzeug liegt aber so lange vor Anker, wie es durch den Anker am Grunde festgehalten wird und nicht treibt (vgl. Schaps, Das Deutsche Seerecht, Seestraßenordnung Einf. Anm. 9). Die Bewegungen des Schiffes infolge des Windes und Stromes, so lange der Anker Grund gefaßt hat, machen es nicht zu einem in Fahrt befindlichen (vgl. Art. 1 c Nr. 5 SSO). Nur ausnahmsweise haben Seeschiffe, die nur zum Zwecke des Drehens oder Schwojens den Anker benutzen, bei Nacht die für in Fahrt befindliche Schiffe vorgeschriebenen Lichter zu führen (vgl. Hamburger Hafengesetz § 21 Abs. 1 Satz 3). Zu Unrecht bezweifelt auch die Revision, daß D. "J. Sch." im Fahrwasser im Sinne des § 31 Abs. 2 SSchSO gelegen hat. Selbst wenn, wie die Revision es für richtig hält, die Lage 150 bis 200 m nördlich der Nordgrenze wegen der bestehenden tatsächlichen Ausdehnung der Reede für unbeachtlich angesehen wird, ist § 31 Abs. 2 SSchSO anzuwenden. Die Reede bleibt, soweit sie zwischen den Linien liegt, die die an den Seiten der Wasserstraße liegenden schwimmenden Seezeichen verbinden, "Fahrwasser" (§ 3 Abs. 1 SSchSO). Es besteht nur die Besonderheit, daß in diesem Teil des Fahrwassers geankert werden darf (§ 48 Abs. 1 Satz 1 SSchSO) und daß möglichst genügend Abstand von dem für die Durchfahrt vorgesehenen Teil der Seeschiffahrtsstraße gehalten werden soll (§ 48 Abs. 1 Satz 3 SSchSO). Auch ein auf einer zum Fahrwasser gehörigen Reede vor Anker liegendes Schiff muß daher die besonderen Nebelsignale des § 31 Abs. 2 SSchSO geben, wenn es quer liegt. Das Seeamt hat ebenfalls § 31 Abs. 2 SSchSO angewandt. Auch nach seiner Auffassung ist D. "J. Sch." jedenfalls durch das Schwojen in das Fahrwasser hineingeraten.

Der Revision ist auch nicht zu folgen, wenn sie meint, das von D. "J. [REDACTED] Sch. [REDACTED]" abgegebene Pfeifensignal "R" habe die gleiche Funktion wie das allgemeine Gefahr- und Warnsignal. Das Signal "R", das nach dem Internationalen Signalbuch bedeutet: "Ich habe keine Fahrt im Schiff; Sie können sich an mir vorbeifühlen" (vgl. Budde/Koch, Die Seestraßenordnung 13. Aufl. I, 38 Anm. 66 a) macht nicht auf die Querlage des Schiffes aufmerksam. Das allgemeine Gefahr- und Warnsignal bedeutet dagegen im Nebel, daß ein Ankerlieger quer oder schräg im Fahrwasser liegt und damit ein besonders großes Hindernis bietet. Mit Recht hat auch das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem nautischen Sachverständigen angenommen, daß dieses Signal abgegeben werden mußte, obwohl in § 31 Abs. 2 Satz 2 SSchSO nur gesagt wird, daß es abgegeben werden "darf". § 4 Abs. 4 SSchSO verpflichtet zur Abgabe dieses weiteren Signals, wenn die Umstände eine solche weitere Vorsichtsmaßnahme erforderlich machen, insbesondere trotz des Glockenlätens ein Schiff in gefährliche Nähe kommt. Dies war hier für D. "J. [REDACTED] Sch. [REDACTED]" aus dem Nebelsignal von MS "Bu. [REDACTED]" erkennbar und D. "J. [REDACTED] Sch. [REDACTED]" hielt auch die Abgabe eines Nebelsignals deswegen für nötig. Es mußte daher von dem wirksamen Mittel des Pfeifensignals Gebrauch gemacht werden (vgl. Wendling, Seestraßenordnung Art. 15 Anm. 18). Wenn das Seeamt aus der Signalgebung von D. "J. [REDACTED] Sch. [REDACTED]" keinen Vorwurf abgeleitet hat, worauf die Revision verweist, so beruht dies darauf, daß das Seeamt anders als das Berufungsgericht für nicht widerlegt hält, daß das durch § 31 Abs. 2 Satz 1 vorgeschriebene Glockensignal mit drei Einzelschlägen gegeben worden sei, und daß es annimmt, das Pfeifensignal sei nur durch eine Sollvorschrift geboten gewesen und in jedem Falle

sei seine Nichtabgabe für den Zusammenstoß nicht ursächlich geworden. Das Berufungsgericht hat auch nicht übersehen, daß jedes passierende Schiff mit Ankerliegern auf der Reede nebst seiner tatsächlichen Erweiterung rechnen mußte. Dieser Umstand befreite nicht den Ankerlieger von der Abgabe der vorgeschriebenen Nebelsignale. Er ist bei der Frage des Verschuldens des MS "Bu■■■■" berücksichtigt worden.

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß bei Abgabe richtiger Signale in dem Zeitpunkt, in dem die falschen gegeben wurden, die Kollision noch zu vermeiden gewesen wäre. Die Revision hält dies für ausgeschlossen, weil MS "Bu■■■■" auch beim Hören der richtigen Signale keine Backbordkursänderung versucht hätte. Auch aus den richtigen Signalen sei kein Schluß darauf zu ziehen gewesen, in welchem Teil des Fahrwassers sich das quer oder schräg liegende Schiff befunden habe. Es habe ebenso gut nach Osten wie nach Westen liegen können und praktisch das Fahrwasser an jeder beliebigen Stolle versperren können. Die Revision beachtet nicht, daß das Glockeläuten gut an Steuerbord voraus gehört worden ist. Der Lotse L■■■■ hat ausgesagt, daß er, da keine Einzelschläge folgten, habe annehmen müssen, es handle sich um einen Ankerlieger auf der Steuerbordseite des Fahrwassers, von dem er unter Beibehaltung seines Kurses auf der Richtfeuerlinie gut habe freikommen müssen. Das Hören von Signalen, die eine Querlage des anderen Schiffes ergaben, hätte für den Lotsen eine andere Sachlage erkennbar gemacht. Er behielt den Kurs in der Nähe der Richtfeuerlinie nur infolge der falschen Signalgebung bei. Das Fahrwasser war auch genügend breit, um einen Backbordkurs zuzulassen. Zwar gilt es als fehlerhaft, im Nebel den Kurs zu ändern, bevor das

gehörte Schiff in Sicht gekommen ist (vgl. Wendling, Seestraßenordnung Art. 16 Anm. 13; Budde/Koch, Seestraßenordnung Art. 16 Anm. 75). Von dieser Regel gibt es aber u.a. eine Ausnahme, wenn das andere Schiff ein Ankerlieger ist, weil Zweifel über Kurs und Geschwindigkeit hier wegfallen und deshalb ein Rudermanöver, welches das Schiff in die der Schallrichtung entgegengesetzte Richtung bringt, wohl angezeigt erscheinen kann (Hans OLG Hamburg, HansGZ 1903, HBl Nr. 37, S. 91).

Die Revision meint, daß das Berufungsgericht das Schlagen des Gongs achtern nicht genügend beachtet habe. Daraus habe MS "Bu" deutlich die Lage von D. "J" Sch erkennen können, sei aber gleichwohl nicht zu einer Kursänderung veranlaßt worden. Die Revision übersieht, daß unstreitig der Gong erst um 5,35 Uhr geschlagen worden ist, als das Signal "R" geblasen wurde (Tatbestand S. 4). Der Matrose Sc ist zunächst zum Wecken der Wachablösung gegangen und hat erst dann achtern den Gong geschlagen (Aussage vor dem Seeamt vom 23. Juli 1957). Um 5,35 Uhr waren keine wirkungsvollen Maßnahmen mehr möglich.

Das Berufungsgericht ist ferner zu der Auffassung gelangt, die Nebelsignale hätten in jedem Fall bereits ohne wesentliche Verzögerung ab 5,30 Uhr gegeben werden können, wenn der wachhabende Offizier den Matrosen Sc sogleich zur Back zum Läuten der Glocke geschickt und er selbst die Dampfpeife bedient hätte. Die Kollision wäre dann bei richtigem Verhalten von MS "Bu" zu vermeiden gewesen. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe bei dieser Erwägung die schallschluckende Wirkung des Nebels übersehen.

Nach der Sachlage war es aber nicht nötig, ausdrücklich auf diese von der Klägerin erwähnte und allgemein bekannte Wirkung des Nebels einzugehen. D. "J. Sch." lag nämlich bei der Annäherung des MS "Bu." unmittelbar am Rande einer Nebelbank. Auf der von MS "Bu." von 5,30 Uhr bis 5,33 Uhr zurückgelegten Strecke herrschte noch kein Nebel, der Pfeif- und Glockensignale hätte verschlucken können. Die Nebelbank zog um 5,30 Uhr gerade erst über die Liegestelle von D.

"J. Sch." und erreichte um 5,33 Uhr MS "Bu.". Sie war also nicht so breit, daß Anlaß für eine Erörterung bestanden hätte, ob rechtzeitig abgegebene Nebelsignale infolge der schallschluckenden Wirkung des Nebels ohne Einfluß auf den Verlauf geblieben sein könnten. Die um 5.34 Uhr abgegebenen Signale sind von MS "Bu." auch gehört worden. Deren Weg durch den Nebel war nicht wesentlich länger als der von Signalen, die um 5,30 Uhr abgegeben worden wären. Die Auffassung des Berufungsgerichts stimmt im übrigen, was die Revision verkennt, mit der des Sachverständigen überein (Gutachten H. vom 28. Januar 1959 Bd. I Bl. 73, und vom 23. Juni 1959 S. 5 Bd. I Bl. 150, S. 15 Bd. I Bl. 160).

b) Zur Revision der Beklagten bezüglich der ursächlichen Schuld des D. "J. Sch.".

1) Die Revision der Beklagten wendet sich gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Überschreitung der Reede-grenze um 150 bis 200 m ohne Einfluß auf die Kollision geblieben sei. Die Sichtverhältnisse waren aber 150 bis 200 m stromaufwärts nicht günstiger als am Kollisionsort und D. "J. Sch." wäre für MS "Bu." nicht früher in Sicht gekommen. Auf das Glockeläuten hat MS "Bu.", das be-

reits gestoppt hatte, die Maschine nicht auf VR beordert. Das Stoppen reichte aber nicht aus, um die Kollision auch bei einer Lage 150 bis 200 m weiter stromaufwärts zu verhüten. Da D. "J. Sch." keine Signale gegeben hat, die seine Querlage erkennen ließen, wäre, wie der Verlauf zeigt, von MS "Bu." auch kein Rudermanöver versucht worden und die Kollision daher auch nicht auf diese Weise vermieden worden. Es trifft nicht zu, daß der Lotse L. seinen Kurs mit Rücksicht auf die Annäherung an die Reede geändert hätte. Ohne das Signal eines querliegenden Schiffes zu hören, wäre er bei seinem Kurs 152° rw und damit in der Nähe der Richtfeuerlinie trotz der Reede geblieben, die hier zum Fahrwasser gehörte. Davon geht auch das Berufungsgericht aus, das darlegt, der Lotse L. wäre erst beim Hören von Einzelschlägen der Glocke oder des allgemeinen Gefahr- und Warnsignals zu einem Backbordmanöver veranlaßt worden, das ihn auf die östliche Seite des Fahrwassers gebracht hätte. Diese Seite wäre schon wegen möglicher Gegenkommer nur aus besonderem Anlaß, insbesondere der Feststellung eines Ankerliers in der Nähe der Richtfeuerlinie, aufgesucht worden.

2) Das Berufungsgericht hat sich nicht in der Lage gesehen, eine Feststellung dahin zu treffen, D. "J. Sch." sei sogar über die Richtfeuerlinie hinaus in die östliche Seite des Fahrwassers geraten. Die hiergegen erhobenen Verfahrensrügen der Revision greifen nicht durch. Die Aussage des Zeugen Vo., der an einem anderen Tage D. "J. Sch." "sehr weit nach Osten" vor Anker gesehen hatte und die Aussage des Zeugen R., er sei mit dem Küstenmotorschiff "V." dem D. "J. Sch." nach Steuerbord aus-

gewichen, ergaben nichts dafür, daß D. "J. Sch." über die Richtfeuerlinie hinaus gelegen hat. Das betonnte Fahrwasser war 360 bis 400 m breit. D. "J. Sch." lag, wie das Seeamt hervorgehoben hat, auf einem laufend kontrollierten Ankerplatz, den er unter Beratung des Lotsen M. aufgesucht hatte. Dieser hatte nach seiner Aussage darauf geachtet, daß das Schiff gut westlich der Feuerlinie lag (Aussage vor dem Seeamt, Protokoll S. 6). Das Berufungsgericht konnte daher ohne Verfahrensverstöß zu der Überzeugung gelangen, daß die Richtfeuerlinie nicht überschritten worden ist.

3) Das Berufungsgericht folgt nicht der Auffassung des Landgerichts und des Sachverständigen, daß D. "J. Sch." verpflichtet gewesen sei, die durch den Tidenwechsel hervorgerufene Querlage des Schiffes mit Hilfe von Maschinenmanövern abzukürzen. Es sei erst nach dem Unfall den Ankerliegern auf der Reede von Bre. zur Pflicht gemacht worden, die Zeit des Schwojens so weit als möglich abzukürzen, wenn die Gefahr besteht, daß die Fahrzeuge dabei in die Nähe der Richtfeuerlinie oder darüber hinaus auf die östliche Fahrwasserseite geraten (vgl. jetzt § 108 Abs. 1 Satz 2 SSchSO in der Fassung vom 18. März 1961 BGBl II 209). Das Seeamt und das Bundesoberseeamt hätten keine Verpflichtung für die damalige Zeit angenommen, so daß nicht die Auffassung begründet sei, die seemännische Praxis und Sorgfalt hätten solche Maßnahmen erfordert. Die Rüge der Revision, diese Auffassung verletze Art. 29 SSO, § 4 Abs. 4 SSchSO ist begründet.

Das Berufungsgericht erkennt an, daß die Querlage eines

Schiffs im Fahrwasser, insbesondere bei unsichtigem Wetter, erhebliche Gefahren für die durchgehende Schifffahrt mit sich bringt. Es meint, das Gesetz trage dem durch die Vorschriften über die Signalgebung des Ankerliegers und über das Verhalten bei der Nebelfahrt Rechnung. Darin liegt eine Verkenntung der Grundsätze des Art. 29 SSO, § 4 Abs. 4 SSchSO daß keine Vorschrift der Seestraßenordnung oder der Seeschifffahrtsstraßenordnung den Führer eines Fahrzeugs von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßregeln befreien soll, die durch die seemännische Praxis oder die besonderen Umstände des Falles geboten sind. Der Sachverständige hat ausgeführt, daß es Aufgabe der Führung von D. "Johanna Sch..." gewesen sei, das seit 5 Uhr schwojende Schiff spätestens in die Fahrwasserrichtung zu bringen, als der Nebel eintrat, um die außerordentlich gefährliche Querlage zu beseitigen (I, 73, 81, 152 GA). Der Privatgutachter der Klägerin, Kapitän Pluns, hatte die grundsätzliche Verpflichtung nicht bestritten, aber angenommen, daß die Zeit bis zur Kollision für wirksame Manöver zu kurz gewesen sei. Das Seeamt hat allerdings der Querlage und ihrer Beseitigung keine Beachtung geschenkt. Es hat das Schwojen beim Tidenwechsel, das normal 8 bis 10 Minuten dauert (vgl. Aussage des Lotsen-Direktors St... Protokoll vom 5. Januar 1959 I 50 R. GA), als unvermeidlich bezeichnet, aber nicht geprüft, ob es abzukürzen war, als es ungewöhnlich lange Zeit in Anspruch nahm und die Querlage bei dichtem Nebel eintrat. Für das Bundesoberseeamt, das über die Berufung des Lotsen von MS "Bu..." verhandelte, bestand indes kein zwingender Anlaß, sich mit der Querlage zu befassen.

Der Ansicht des Berufungsgerichts ist nicht zu folgen.

Die Querlage des 124 m langen Schiffs in einem verhältnismäßig engen und belebten Fahrwasser bei aufkommenden Nebelschwaden stellte eine derartige Behinderung und Gefährdung etwa passierender Schiffe dar, daß es zu guter Seemannschaft gehörte, die notwendigen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um sie zu beseitigen. Das entspricht internationaler Rechtsauffassung (vgl. Marsden, On the Law of Collisions at Sea 10. Aufl. S. 29, 31, 577: Liegen nachts "athwart the river" auf der Themse ohne von der Maschine Gebrauch zu machen als Mitverschulden zur Hälfte bei Anrennen eines Schiffs, das die Ankerlichter nicht erkannt hat; "The Eurymedon-Case"; ferner Griffin, The American Law of Collision S. 355, 356, 364: "the vessel must take precautions commensurate with the danger she presents to shipping. Great care must be used to give passing vessels as much room as possible"). Dieser Ansicht steht auch nicht entgegen, daß erst nach dem Unfall durch § 108 Abs. 1 Satz 2 SSchSO allgemein die Abkürzung des Schwojens in der Nähe der Richtfeuerlinie auf der Reede von Bre [REDACTED] angeordnet worden ist. Auch ohne solche Vorschrift bestand bei schwierigen Sichtverhältnissen zur Unfallzeit die Pflicht, das Schiff tunlichst stromrecht zu legen, um aufkommende Schiffe nicht mehr als nötig zu behindern. Die Frage, ob diese Pflicht verletzt worden ist, ist für die Abwägung des beiderseitigen Verschuldens von entscheidender Bedeutung (vgl. unten III).

B. Zum Verschulden des MS "Bu [REDACTED]".

a) Zur Revision der Klägerin.

1. Das Berufungsgericht führt aus, MS "Bu [REDACTED]" habe spä-

testens beim Einlaufen in die Nebelwand (5.33 Uhr) die nur 50 m Sicht über den Steven hinaus ermöglichte, mit VR-Manöver die Fahrt aus dem Schiff bringen müssen. Die Entfernung zum Kollisionsort würde dann gereicht haben, um das Schiff zum Stehen zu bringen. Die Klägerin meint, schon vor dem Eintritt in die Nebelwand hätte die Fahrt von 15 kn so vermindert werden müssen, daß ein Abstoppen vor einem plötzlich im Nebel auftauchenden Hindernis möglich gewesen wäre. Die Maschine habe bereits um 5.30 Uhr, spätestens aber um 5.32 Uhr, gestoppt werden müssen. Ob ein schuldhaftes Verhalten von MS "Bu■■■■" in einem früheren Zeitpunkt als dem vom Berufungsgericht angenommenen, insbesondere für die Schwere des Verschuldens, von Bedeutung sein konnte, bedarf jedoch keiner Erörterung. Unzweifelhaft hat zwar ein Schiff, das sich einer Nebelbank nähert, bereits seine Geschwindigkeit so einzurichten, daß es beim Eintritt in den Nebel mit mäßiger Geschwindigkeit fährt (vgl. Marsden aaO S. 477 Anm. 2). Das Berufungsgericht hat aber nicht festgestellt, daß MS "Bu■■■■" erkannt oder schuldhaft nicht erkannt hat, sich einer Nebelbank zu nähern. Der Lotse L■■■■ konnte zwar die Tonne C nach Passieren der Tonne A wider Erwarten nicht sehen, hatte aber voraus noch den Signalturm an der Nordschleuse und den Schornstein der "F■■■■" in Sicht. Er meinte, daß er wegen Morgen-Dunstes über Wasser die Tonne C nicht sehen könne. Ein Verschulden ist hieraus weder vom Secamt noch vom Bundesoberseeamt entnommen worden. Die bloße Möglichkeit der Annäherung an eine Nebelbank zwingt noch nicht zur Verminderung der Geschwindigkeit (vgl. RG Warn 1913 Nr. 212).

2. Die Revision der Klägerin sieht ein Verschulden der

Führung von MS "Bu[REDACTED]" auch in der verspäteten Einschaltung des Radargerätes. Dieses Gerät, das eine Anlaufzeit von 4 bis 5 Minuten benötigt, ist erst um 5.32 Uhr eingeschaltet worden. Grundsätzlich ist das Radargerät in Betrieb zu nehmen, wenn die Voraussetzungen des Art. 16 Abs. 1 SSO für eine Ermäßigung der Geschwindigkeit wegen schlechter Sicht vorliegen (vgl. den entsprechenden Änderungsvorschlag zur Seestraßenordnung Hansa 1960, 1032). Die Sicht von 3 sm um 5.25 Uhr bei Tonne Y zwang aber nicht zur Einschaltung (Sachverständiger H[REDACTED] I, 188 GA). Um 5.30 Uhr hatte der Lotsch, wie ausgeführt, ohne Verschulden die Nebelbank noch nicht erkannt. Späteres Einschalten würde bis zur Kollision noch kein brauchbares Radarbild ergeben haben.

3. Die Revision der Klägerin beanstandet auch, daß kein Verschulden von MS "Bu[REDACTED]" aus der unterlassenen früheren Besetzung des Ausgucks auf der Back entnommen worden ist. Jedoch hat das Berufungsgericht die Ursächlichkeit eines etwa hierin liegenden Fehlers mit Recht verneint, weil bei nur 50 m Sicht von der Back der Ankerlieger nicht wesentlich früher als von der Brücke aus zu sehen war. Auch Ankermanöver waren zwecklos, wie das Berufungsgericht unter Bezugnahme auf das Gutachten des Sachverständigen darlegt.

b) Zur Revision der Beklagten.

1. Das Berufungsgericht ist zu der Auffassung gelangt, MS "Bu[REDACTED]" habe beim Einlaufen in die Nebelwand um 5.33 Uhr die damals noch 12 kn betragende Geschwindigkeit energisch durch VR-Manöver herabsetzen lassen, um alsdann, wenn es die Steuerfähigkeit gestattete, den schon einsetzenden Ebb-

strom totzulaufen oder zu ankern. Die Revision rügt die Verletzung des Art. 16 SSO, nach dem bei Nebel mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren und erst bei Hören eines Nebelsignals vorlicher als querab zu stoppen sei. Die Rüge ist nicht berechtigt.

Die Vorschrift des Art. 16 Abs. 1 SSO ist, wie die Worte "unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen" zeigen, nicht dahin zu verstehen, daß bei Nebel ein mittlerer Grad der Geschwindigkeit einzuhalten sei, sondern dahin, daß die Geschwindigkeit eine begrenzte, und zwar je nach den Umständen mehr oder weniger begrenzte, sein müsse. Ob der Grundsatz aufzustellen ist, daß eine Geschwindigkeit mäßig ist, wenn das Fahrzeug auf halbe Sichtweite zum Stillstand zu bringen ist, kann hier unerörtert bleiben. Jedenfalls ist es mit der Vorschrift des Art. 16 Abs. 1 SSO sehr wohl vereinbar, daß im Einzelfall ein sofortiges Rückwärtsgehen der Maschine verlangt wird, um die Geschwindigkeit des Schiffes auf das von der Sachlage erforderte Maß herabzusetzen. Art. 16 Abs. 1 SSO ist unter Heranziehung der Grundsätze des Art. 29 SSO dahin zu ergänzen, daß unter Umständen die Weiterfahrt überhaupt nicht zulässig, vielmehr ein Vorankergehen geboten ist. Diese Ansicht entspricht gefestigter Rechtsauffassung (vgl. bereits RGZ 23, 70; RG Warn 1913 Nr. 213) und stimmt mit der internationalen Auslegung überein (Marsden aaO S. 483). Ob Umstände vorliegen, die es gebieten, die Fahrt aus dem Schiff zu bringen, ist von der Dichte des Nebels, daneben auch von der Art des Fahrwassers (ob belebtes Revier, stark befahrener Stromlauf) und von der Fähigkeit, schnell zu stoppen, abhängig (RG Urt. vom 1. Dezember 1920 I 226/20;

Reichsoberseeamt Bd. 19, 628; Schaps, Das Deutsche Seerecht 2. Aufl. Art. 16 SSO Anm. 4 S. 822). Die Frage, ob solche Umstände hier gegeben waren, hatte das Berufungsgericht nach freier Überzeugung zu beantworten. Es hat sie ohne Verletzung von Rechtsgrundsätzen und ohne die von der Revision gerügten Verfahrensverstöße bejaht.

Der Sachverständige H. [REDACTED] hat zwar die Ansicht vertreten, daß es MS "Bu. [REDACTED]" nicht zuzumuten gewesen sei, die Fahrt gänzlich aus dem Schiff zu bringen, weil es dann 1/2 sm von der Nordgrenze der Reede entfernt im Fahrwasser hätte ankern müssen. Das Bundesoberseeamt hat dagegen angenommen, daß ein VR-Manöver um 5.33 Uhr ohne Gefahr eines Querschlagens zur Fahrtrichtung für das Doppelschraubenschiff möglich gewesen wäre und hätte eingeleitet werden müssen. Dem hat sich das Berufungsgericht angeschlossen. Das Ankern im Fahrwasser war durch die besondere Notlage gerechtfertigt (vgl. § 48 Abs. 2 SSchSO). Das Berufungsgericht war ohne erneute Befragung des Sachverständigen berechtigt, von dessen Ansicht abzuweichen und hat seine Gründe im einzelnen dargelegt (vgl. BGH LM Nr. 2 zu § 286 (D) ZPO). Das Berufungsgericht konnte auch ohne Verstoß gegen § 286 ZPO für seine Auffassung, daß MS "Bu. [REDACTED]" schuldhaft ein VR-Manöver unterlassen habe, unterstützend den Umstand verwerten, daß der Lotse L. [REDACTED] noch am Vorabend D. "J. [REDACTED] Sch. [REDACTED]" an der Stelle vor Anker gesehen hatte, als er sich bei einsetzendem dichten Nebel mit 12 kn Geschwindigkeit näherte. Gerade diese Beobachtung hätte ihm zu bedenken geben müssen, daß D. "J. [REDACTED] Sch. [REDACTED]" möglicherweise noch dort lag und daß in jedem Falle Vorsicht geboten sei. Die Querlage von D. "J. [REDACTED] Sch. [REDACTED]" ist gegebenenfalls

bei der Abwägung seines Verschuldens zu berücksichtigen.

2. Die Revision ist der Ansicht, daß das schuldhafte Verhalten des D. "J. Sch.", der nicht rechtzeitig die richtigen Nebelsignale gegeben habe, die Ursächlichkeit der verspäteten Herabsetzung der Geschwindigkeit durch MS "Bu." ausschließe. Bei einwandfreier Signalgebung durch D. "J. Sch." würde MS "Bu." schon um 5.30 Uhr die nötigen Manöver eingeleitet und die Kollision vermieden haben. Damit wird die Ursächlichkeit mehrerer Handlungen oder Unterlassungen verkannt. Wenn eine Handlung, die zwar nicht notwendig, zu einem schädlichen Erfolg führen muß, eine gefährliche Lage geschaffen hat, in welcher ein nicht außerhalb aller Erfahrung liegendes fehlerhaftes Verhalten eines anderen einen schädlichen Erfolg herbeiführt, dann besteht ein adäquater ursächlicher Zusammenhang zwischen beiden Handlungen und dem erwachsenen Schaden (BGH LM Nr. 5 zu § 735 HGB; BGH LM § 276 (Cg) Nr. 8).

c) Abwägung des beiderseitigen Verschuldens.

Beide Revisionen wenden sich gegen das vom Berufungsgericht angenommene Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens (Art. 4 IÜZ). Das Berufungsgericht hält beide Schiffe für gleich schuldig. Mit der Revision kann nur gerügt werden, daß diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegende Beurteilung möglicherweise auf rechtsirrtümlichen Erwägungen beruht oder daß nicht alle erheblichen Umstände vollständig und richtig berücksichtigt worden sind (vgl. BGHZ 20, 290, 293). Das ist hier der Fall.

Die Entscheidung des Berufungsgerichts kann schon deshalb nicht aufrecht erhalten bleiben, weil die Querlage des D. "J. Sch." nicht zutreffend beurteilt worden ist (vgl. oben II A b 3). Es bedarf einer Erörterung, ob für D. "J. Sch." schon vor 5.30 Uhr die Annäherung einer Nebelwand erkennbar war, so daß alsbald durch Ruder- und Maschinenmanöver die stromrechte Lage herbeizuführen war. Wurde die Nebelwand nicht schuldhaft übersehen, sondern das Schiff um 5.30 Uhr vom Nebel überrascht, so war zu prüfen, ob jetzt noch hierfür genügend Zeit bis zur Kollision verblieben war. Der Sachverständige H. hatte die Frage bejaht (I, 73, 81, 152 GA), der Privatgutachter der Klägerin hat sie dagegen verneint (I, 173 GA). Bei dieser Beurteilung ist davon auszugehen, daß ein im dichten Nebel im Fahrwasser vor Anker liegendes Schiff die Maschine unter allen Umständen in gebrauchsfähigem Zustand und unter solcher Bewachung halten muß, daß sie sofort und jederzeit in Anspruch genommen werden kann (Reichsoberseeamt Bd. 26 S.491; Wendling SSO Art. 11 Anm. 1 S. 53; RGZ 20, 175). Gegebenenfalls waren daher Maschinenmanöver bereits vor 5.30 Uhr durch das Signal "Achtung" vorzubereiten, weil jederzeit erneut mit Sichtverschlechterung zu rechnen war und das Schwojen sich verzögerte.

Die Schuld beider beteiligten Schiffe wird allenfalls dann gleich bewertet werden können, wenn der Führung von D. "J. Sch." außer der unzulänglichen Nebelsignalgebung noch die besonders gefährliche Lage quer im Strom zum Vorwurf gemacht werden kann. Wenn das Berufungsgericht auch ohne solchen Vorwurf das Verschulden als gleich schwer bewertet, so läßt es den Grundsatz außer Betracht, daß das

oberste Gebot zur Verminderung von Kollisionsgefahren bei unsichtigem Wetter die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit oder gegebenenfalls die Einstellung der Weiterfahrt ist. Die Wirkung der Schallsignale im Nebel ist stets zweifelhaft (vgl. Wendling SSO Art. 15 Anm. 2). Das Bewußtsein des Kapitäns, daß er wegen zu großer Geschwindigkeit im Nebel das Schiff durch Stoppen oder Rückwärtsgehen nicht mehr rechtzeitig zum Halten bringen kann, wird ihn beim Auftauchen eines Gegenfahrers leicht dazu veranlassen, gewaltsame und falsche Manöver vorzunehmen (Schaps, aaO Art. 16 SSO Anm. 4). Die Folgen einer Kollision werden durch langsame Fahrt wesentlich abgeschwächt, die Überlegungszeiten bei nötigen Manövern werden länger, sowie auch das Maschinengeräusch so vermindert, daß Schallsignale anderer Schiffe besser zu hören sind. Diese verschiedenen Vorteile der mäßigen Geschwindigkeit erfordern die unbedingte Einhaltung des Gebots und strenge Bewertung seiner Verletzung. Die Gerichte haben allen Anlaß, diesen Gesichtspunkt bei der Schuldverteilung zur Geltung zu bringen (vgl. Wendling SSO Art. 15 A 2; auch RG Hans RGZ 1904 HBL Nr. 27: Verstoß gegen Art. 16 Abs. 1 SSO schwerer als Verstoß gegen Art. 16 Abs. 2 SSO). Die Geschwindigkeit von 12 kn bei Eintritt in den Nebel ging durch bloßes Stoppen nur langsam zurück. Bei nur 50 m Sicht ohne Unterstützung durch Radar oder Sprechfunkberatung des Lotsen mußte das Laufenlassen des Schiffes in der Nähe der Reede die Gefahr besonders schwerer Kollisionen mit Ankerliegern an deren Nordgrenze herbeiführen. Das Bundesoberseeamt hat davon abgesehen, das an sich schuldhafte Verhalten des Lotsen L. auch als nachweisbar ursächlich für den Unfall zu betrachten und nur deshalb von einer Feststellung des Verschuldens des Lotsen L.

gemäß § 25 Abs. 3 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeschiffen abgesehen. Die Feststellung eines Verschuldens nach der genannten Bestimmung setzt die Feststellung der Ursächlichkeit voraus (vgl. BOSA Hansa 1961, 2165). Die Ursächlichkeit ist aber vom Berufungsgericht auf Grund der Ausführungen des Sachverständigen ohne Rechtsirrtum bejaht worden (S. 31). Die Revision der Beklagten bringt hiergegen nichts vor.

D. "J. Sch." hat in geringerem Maße durch die falsche und verspätete Signalgebung zu dem Zusammenstoß beigetragen. Wäre MS "Bu." im Nebel nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren, so wäre es trotz der unzureichenden Signale nicht zu einer derartig schweren Kollision gekommen. Die ernste Kollisionsgefahr wurde - falls D. "J. Sch." schuldlos querlag - erst durch die große Geschwindigkeit von MS "Bu." geschaffen. Anders verhielte es sich allerdings, wenn D. "J. Sch." in der Lage gewesen wäre, seine Pflicht, das Fahrwasser im Nebel so wenig wie möglich zu versperren, schuldhaft verletzt hätte. Die Querlage begründete eine besonders große Gefahr des Zusammenstoßes mit einem passierenden Schiff im ungünstigen Kollisionswinkel von 90° und verringerte die Möglichkeit, durch Manöver des letzten Augenblicks die Wirkungen des Zusammenstoßes zu mildern. In diesem Falle unterliegt es keinen Bedenken, die Schuld beider Schiffe gleich schwer zu bewerten. Ob ein Verschulden von D. "J. Sch." insoweit angenommen werden kann, bedarf noch der Prüfung (oben II B b 1).

III. Auf beide Revisionen war daher das angefochtene Urteil aufzuheben. Da weitere tatsächliche Erörterungen erforderlich

sind, war die Sache an das Berufungsgericht zur anderweite Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen. Auch die Entscheidung über die Kosten der Revision war dem Berufungsgericht zu überlassen.

Dr.Nastelski Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow