

2035 079

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 65/65

URTEIL

Verkündet am
4. Juli 1966
Schorn,
Justizangestellter

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Firma von N[REDACTED]'s G[REDACTED] & C o ' s ,
S[REDACTED] M[REDACTED] N.V., V[REDACTED] R[REDACTED],
Holland, vertreten durch ihren Vorstand, Willi G[REDACTED],
R[REDACTED], G[REDACTED] W[REDACTED], Albert Willem G[REDACTED],
R[REDACTED], -'s-G[REDACTED], Gerard G[REDACTED] 's-G[REDACTED],
S[REDACTED]straße [REDACTED], Dirk Evert V[REDACTED], R[REDACTED], W[REDACTED],
[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Reederei P[REDACTED] L a P[REDACTED] Comp. N[REDACTED] S. A.
in P[REDACTED], vertreten durch ihre Vorstandsmitglieder, Christy
George P[REDACTED] - [REDACTED] W[REDACTED] Street, N[REDACTED], Mary C. R[REDACTED] -
[REDACTED] W[REDACTED] Street, N[REDACTED], Gertrude I[REDACTED] - [REDACTED] W[REDACTED] Street,
N[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Bremen vom 15. Oktober 1964 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. Dezember 1959 um 2,45 Uhr stießen das TS. "Alphacca" der Klägerin und das TS. "Nicky" der Beklagten auf der Weser zwischen den Ausfahrten "Überscehafen" und "Industriehafen" des Hafens Bremen (bei km 7,5) zusammen. Beide Schiffe erlitten Beschädigungen und wurden in Kenntnis der beiderseits erhobenen Forderungen auf neue Reise in See ausgesandt.

TS. "Alphacca" (7 651 BRT, 138 m lang, 18,9 m breit, in Ballast) befand sich auf der Fahrt weseraufwärts zum

- 3 -

Überseehafen, TS. "Nicky" (9 188 BRT, 152 m lang, 19,3 m breit, voll beladen) fuhr westerabwärts. Die Sicht war gut, es lief seit 2 1/2 Stunden Flut, der Wind wehte nach Angabe der Klägerin SSW Stärke 3 - 4, nach Behauptung der Beklagten SW Stärke 5. Die Fahrrinne der Weser ist am Ort des Zusammenstoßes etwa 100 m breit, die Wasserfläche etwa 175 - 200 m.

Die Parteien legen einander wechselseitig die Schuld am Zusammenstoß zur Last. Sie behaupten, der Gegner habe mangels genügender Steuerfähigkeit nicht die rechte Fahrwasserseite gehalten.

Die Klägerin hat behauptet, "Nicky" sei plötzlich nach Backbord ausgeschert, auf die "Alphacca" zugekehrt und habe diese in der für "Nicky" falschen Fahrwasserhälfte gerammt. "Nicky" sei schlecht steuerfähig gewesen und ohne Grund hart an die Fahrwasserseite herangegangen, was infolge der Sogwirkung zu plötzlicher Kursabweichung geführt habe. Durch sofortiges Ankerwerfen habe "Nicky" den Zusammenstoß verhindern können.

Die Klägerin hat mit der Klage die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 277.862,78 hfl und die Beklagte mit der Widerklage die Verurteilung der Klägerin zur Zahlung von 57.112,79 DM sowie zur Duldung der Zwangsvollstreckung begehrt. Die Beklagte hat die Abweisung der Klage, die Klägerin die Abweisung der Widerklage beantragt.

Die Beklagte hat behauptet, "Nicky" sei steuerfähig gewesen und an der äußersten rechten Fahrwasserseite gefahren. "Alphacca" sei infolge zu geringer Fahrt



nicht steuerfähig gewesen und von dem quer einfallenden Wind in die falsche Fahrwasserhälfte vertrieben worden, sodaß "Nicky" der Weg versperrt wurde. Dieses habe hart an die Fahrwasserkante gehen müssen und sei durch den Sog auf einen Kurs von 285 Grad nach Backbord abgefallen. Ein langer Warnungston und bei 1000 m Abstand ein Signal von fünf kurzen Tönen seien unbeachtet geblieben. "Alphacca" sei auf der Fahrwasserseite der "Nicky" gegen deren Backbordsteven getrieben. "Alphacca" habe rechtzeitig ein VR-Manöver einleiten müssen. "Nicky" habe den Zusammenstoß durch Ankerwurf nicht vermeiden können, weil sie tief abgeladen und in Gefahr gewesen sei, den Backborddröhr noch zu verstärken und sich beim Überfahren des eigenen Ankers den Boden aufzureißen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und den mit der Widerklage geltend gemachten Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat Klage und Widerklage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Als "Alphacca" und "Nicky" im Weserfahrwasser bei km 7,5 einander passieren wollten, ist "Nicky" unstreitig aus ihrem Kurs in der östlichen Fahrwasserhälfte nach Backbord ausgeschert. Hierzu ist es nach der Darstellung der Beklagten gekommen, weil "Nicky" es für nötig hielt, hart an die rechte Fahrwasserkante heranzufahren. Sie nahm, - ohne daß ein Verschulden ihrer Führung feststellbar wäre, - an, die schräg liegende "Alphacca" werde ihr

die Vorbeifahrt versperren, wenn diese ihre Fahrtrichtung beibehielte. "Nicky" kam nach dem Spruch des Seeamts so dicht an die Fahrwasserkante, daß sie mit dem Heck vom Ufer angezogen wurde und nach Backbord aus dem Ruder lief. Die Revision will bereits aus dem Umstand, daß "Nicky" vor der Kollision nach Backbord ausscherte, einen Anscheinsbeweis zugunsten der Klägerin herleiten. Dem ist nicht zu folgen.

Der Anscheinsbeweis gegen die Beklagte könnte erst dann eintreten, wenn feststünde, daß "Nicky" infolge des Ausscherens in die falsche Fahrwasserseite geraten ist (vgl. BGH VersR 1961, 317; OGHZ 4, 194, 203). Das hat das Berufungsgericht aber nicht festzustellen vermocht. "Nicky" mußte sich nach § 35 Abs. 1 Satz 1 SSchSO an der Seite des Fahrwassers halten, die an seiner Steuerbordseite lag. Wird diese Seite aus irgendwelchen Gründen verlassen, so besteht die Gefahr des Zusammenstoßes mit einem Gegenkommer. Solange sich das Schiff in der ihm zustehenden Fahrwasserhälfte hält, kann nur eine Verletzung des Rechtsfahrgebots des § 35 SSchSO durch den Gegenkommer zu einem Zusammenstoß führen. Der Verstoß gegen eine zur Verhütung von Zusammenstößen erlassene Verkehrsvorschrift ist mithin der Grund für einen Anscheinsbeweis hinsichtlich des ursächlichen nautischen Verschuldens des Zuwiderhandelnden. Die bloße Tatsache, daß ein Schiff zeitweise dem Ruder nicht gehorcht und infolgedessen einen beabsichtigten Kurs nicht einhält, läßt, solange nicht feststeht, daß es dabei eine Verkehrsvorschrift wie hier das Rechtsfahrgebot verletzt, noch nicht nach der Lebenserfahrung darauf schließen, daß seine Führung einen Zusammenstoß mit dem Gegenkommer schuldhaft verursacht hat. In engeren Re-

vieren kommt es häufig vor, daß das Schiff, z.B. durch Sogwirkung, vorübergehend schlecht steuert oder aus dem Ruder läuft. Nach der Lebenserfahrung gelingt es regelmäßig der Führung durch nautische Vorsichtsmaßnahmen verschiedener Art (vgl. Woerdemann, Dampfermanöver 2. Aufl. S. 20 ff), das Schiff jedenfalls auf seiner Fahrwasserseite zu halten. Von einem typischen Geschehensablauf, daß ein Zusammenstoß von seiner Führung verschuldet worden ist, nachdem das Schiff auf einer Seeschiffahrtsstraße aus dem Ruder gelaufen ist, kann nicht gesprochen werden.

II. Die Revision hält es für fehlerhaft, daß das Berufungsgericht nicht festgestellt hat, "Nicky" sei auf die falsche Fahrwasserseite geraten. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe es bei richtiger und vollständiger Würdigung der Beweisaufnahme als erwiesen ansehen müssen, daß die Kollision auf der westlichen Fahrwasserseite stattgefunden habe. "Nicky" habe sich also auf der für sie falschen Seite befunden. Das Berufungsgericht hat aber § 286 ZPO nicht verletzt, als es zu der Auffassung kam, die Fahrwasserseite, auf der sich die Kollision ereignete, könne nicht festgestellt werden.

1. Das Berufungsgericht ist den Zeugenaussagen, insbesondere des Lotsen E. [REDACTED] und des Schlepperkapitäns S. [REDACTED], nicht gefolgt, und hat aus ihnen keinen genügenden Anhalt dafür entnehmen können, daß die Ansicht des Sachverständigen, die Fahrwasserseite könne nicht festgestellt worden, unzutreffend sei. Das ist nicht zu beanstanden. Wenn die Revision meint, das Berufungsgericht habe jedenfalls noch die weiterhin benannten Zeugen, nämlich den Ersten Offizier und den 3. und 4. Steuermann der "Alphacca" vernehmen müssen,

so ergibt auch diese Rüge keinen Verfahrensfehler des Berufungsgerichts. Der in erster Linie benannte Kapitän der "Alphacca" van K[REDACTED] ist vernommen worden. Die Klägerin ist auf die weiteren Beweisangebote nicht zurückgekommen, obwohl das Berufungsgericht die Beweisaufnahme über ein Jahr später ersichtlich als erschöpfend angesehen hat und im allseitigen Einverständnis Termin zur Verkündung des Urteils anberaumt hat.

2. Die Revision meint auch zu Unrecht, die Aussage des Lotsen von "Nicky", Eichner, ergebe bereits, daß "Nicky" auf die falsche Fahrwasserseite geraten sei. Die Klägerin hatte ihre Erwägungen, die sie mit der Revision vorbringt, bereits im Berufungsverfahren vorgetragen (Schriftsatz vom 8. Mai 1963 S. 7, Bl. 430 GA). Nach ihnen sei "Nicky" notwendig bei einer Kursabweichung von 10 Grad in 500 m Abstand aus der nur 50 m breiten Fahrwasserhälfte auf die linke Seite geraten. Weder der Sachverständige noch das Berufungsgericht sind ihnen gefolgt. Sie sind auch keineswegs zwingend. Der Lotse E[REDACTED] hat zugleich ausgesagt, daß er den Kurs von 295 Grad, um auf die äußerste rechte Seite zu kommen, infolge des Ausschierens nicht halten können, und daß im Augenblick der Kollision 285 Grad angelegen habe. Der Sachverständige Kehr hätte ausgeführt, daß 285 Grad der richtige Kurs für das tiefgehende Schiff gewesen sei, um in diesem Abschnitt des Weserfahrwassers auf der richtigen Seite zu bleiben. Zudem steht nicht fest, ob sich das Ausschieren gleichmäßig und alsbald mit einer Abweichung von 10 Grad vollzog. Wird der Aussage des Zeugen E[REDACTED] gefolgt, so steht gerade nicht fest, daß "Nicky" in die westliche Seite des Fahrwassers geraten ist.

Die Klägerin hatte allerdings behauptet, "Nicky" habe vor der Kollision keinen Kurs von 285 Grad, sondern einen solchen von 275 Grad oder gar 270 Grad gehabt, wie die Peilungen von der Brücke der "Alphacca" ergeben hätten. Die Revision rügt zu Unrecht, daß dieses Vorbringen, für das sich die Klägerin auf den Kapitän der "Alphacca" berufen hatte, unter Verstoß gegen § 286 ZPO nicht geprüft worden sei. Der Kapitän der "Alphacca" ist vernommen worden (III, 533 GA), hat aber hierüber nichts bekundet. Die Klägerin hätte ihn darüber befragen können, wie "Nicky" im Zeitpunkt der Kollision gepeilt worden ist. Ob die Peilung von der Brücke des Gegenkommers überhaupt zuverlässige Feststellungen über den auf den letzten 400 bis 500 m vor der Kollision gesteuerten Kurs ermöglichen würde, kann offen bleiben.

3. Die Revision meint auch, das Berufungsgericht habe die Berechnungen des gerichtlichen Sachverständigen über den Kollisionsort nicht richtig gewürdigt. Sie trägt erneut (vgl. bereits Schriftsatz vom 25. Juni 1964, Bl. 538 GA) ihre "theoretische" Berechnung des Kollisionsortes vor, nach der sie aus der Lage der beiden Steven nach der Kollision schließen will, daß die Kollision weniger als 87 m vom westlichen Ufer entfernt und damit in der westlichen Fahrwasserhälfte stattgefunden habe. Der Sachverständige Kehr (II, 320 ff. GA) hatte aus der Lage der Schiffe nach dem Kollisionstoß gefolgert, daß der Ort des Zusammenstoßes ziemlich genau in der Mitte des Fahrwassers liege und dann nach weiteren Erörterungen und Beweisaufnahmen ausgeführt, daß sich nicht feststellen lasse, ob eines der beiden Schiffe sich im falschen Fahrwasser befunden habe (III, 576 GA). Dem ist das Berufungsgericht gefolgt. Ein Verfahrensfehler ist nicht ersichtlich. Die Revision berücksichtigt nicht, daß das Berufungsgericht nicht genötigt war, die Berechnung als richtig anzuerkennen, weil der Abstand der Fahrwassermitte

vom westlichen Uferrand, von dem der Steven von "Alphacca" noch etwa 1 m entfernt gewesen sein soll, nicht genau feststeht, sondern mit etwa 90 m (50 m Fahrwasserhülfe und nach dem Tidestand etwa 40 m Wasserfläche bis zum Ufer) angenommen worden ist. Da dem Berufungsgericht durch den Sachverständigen Kehr andererseits vor Augen geführt war, daß manches dafür spricht, die Geschwindigkeit der "Alphacca" sei zu gering gewesen, um ein Vertreiben des leeren Schiffs bei dem herrschenden Wind zu verhindern und die rechte Fahrwasserseite genau einzuhalten (III, 520), konnte das Berufungsgericht, ohne gegen § 286 ZPO zu verstoßen, mit dem Sachverständigen die Berechnung auf Grund der Lago nach der Kollision als zu unsicher für den weittragenden Schluß ansehen, "Nicky" sei auf die falsche Fahrwasserseite geraten. Das Berufungsgericht war nicht genötigt, die Berechnung deshalb als genügend zuverlässig anzusehen, weil "Nicky" durch den Kollisionsstoß aus ihrer seitlichen Lago im Fahrwasser gedrückt sein müsse, sodaß der Zusammenstoß noch weniger als 87 m vom Ufer entfernt stattgefunden haben müsse. Auch hier ist die Beurteilung unsicher, weil nicht feststeht, ob und welche Fahrt "Nicky" noch zur Zeit der Kollision machte und wie sich infolgedessen nach physikalischen Gesetzen der Zusammenstoß auf die Bewegung der "Nicky" auswirkte. Es war Sache des Berufungsgerichts, zu prüfen, ob dieser Umstand, der nach den Erörterungen nicht übersehen worden ist, die Überzeugung begründen konnte, die Kollision habe im Fahrwasser der "Alphacca" stattgefunden. Die weiteren Ausführungen der Revision (unter III 5) berücksichtigen nicht, daß das Berufungsgericht nicht unterstellt, "Alphacca" habe sich ganz im westlichen Fahrwasser befunden, sondern gerade ausführt, es könne weder dieses noch das Gegenteil feststellen.

III. Das Berufungsgericht hat somit ohne Verfahrensverstöß aus der Kollisionsstelle keinen Anscheinsbeweis gegen das eine oder andere Schiff entnommen. Es hat auch aus der sonstigen Fahrweise der Schiffe in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen und dem Seeamt kein für den Zusammenstoß ursächliches Verschulden der Schiffsbesatzungen herzuliefern vermocht. Dabei hat es ausgeführt, es könne nicht angenommen werden, daß die Möglichkeit bestanden habe, das von "Nicky" nach dem Ausschieren eingeleitete "VR"-Manöver wirksam durch Ankerwerfen derart zu unterstützen, daß der Zusammenstoß abgewendet oder in seinen Folgen gemildert wurde. Die Revision ist der Meinung, das Berufungsgericht habe zu Unrecht kein Verschulden der Schiffsführung von "Nicky" durch Unterlassung des Ankerwerfens festgestellt. Das Verfahren des Berufungsgerichts verletzt, wie der Revision zuzugoben ist, die Grundsätze über die Beweiswürdigung.

Der Sachverständige Kehr hatte ausgeführt (II, 309 GA), daß bei ausreichend gemäßigter Fahrt und richtiger Bedienung der Bremsvorrichtungen keine Bedenken bestanden hätten, einen oder beide Anker zur Herabsetzung der Fahrt und zur Einhaltung des richtigen Kurses heranzuziehen. Eine Verpflichtung von "Nicky" zum Ankerwerfen könnte sich aus der allgemeinen Rechtspflicht ergeben, alle nach Lage der Sache und der Verkehrsanschauung zumutbaren Gegenmaßnahmen zu treffen, mochte auch der Gegner allein die Voraussetzungen für die Kollision geschaffen haben (Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, II. Bd. § 736 HGB A. 9; BGH VersR 1961, 608). Zugunsten der Beklagten ist hier zu unterstellen, daß "Alphacca", etwa infolge zu geringer Steuerfähigkeit und wegen Seitenwind, auf die falsche Fahrwassersseite geraten und schräg auf "Nicky" zugefahren ist. Auch bei dieser Lage ergab sich für "Nicky" die Pflicht, alles Zumutbare zu tun, um den Zusammenstoß

mit dem - wie zu unterstellen - falsch fahrenden Schiff zu verhüten. Als der Warnungston und das Signal von fünf kurzen Tönen (Art. 28 b SStrO: Kundgabe des Zweifels ob das andere Fahrzeug so manövriere, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes erforderlich ist), die "Nicky" abgegeben hatte, unbeachtet blieben und besonders, als das Schiff plötzlich nach Backbord in Richtung auf "Alphacca" wegging, mußte "Nicky" mit allen zumutbaren Maßnahmen die Fahrt aus dem Schiff nehmen. Der Sachverständige hat dargelegt, daß ein "VV"-Manöver mit Hart-Steuerbord-Ruder nicht mehr in Betracht gekommen sei (II, 314 GA). Bei der Prüfung der Frage, ob "Nicky" die Pflicht zur Herabsetzung der Fahrtgeschwindigkeit erfüllt hat, sind keine genügenden Feststellungen möglich gewesen, die es dem Sachverständigen ermöglicht hätten, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Verminderung der Fahrtstufe auf "LV" bei der Annäherung von "Alphacca" an "Nicky" auf der - wie anzunehmen - falschen Seite rechtzeitig erfolgt ist und ob das nach dem Ausscheren nach Backbord gegebene "VR"-Manöver die Geschwindigkeit von "Nicky" so weit herabgesetzt hat, daß die Benutzung der Anker möglich und wirksam gewesen wäre. Die Unsicherheit ist nach der Erklärung des Sachverständigen allein dadurch entstanden, daß die Schiffsführung von "Nicky" mangels einwandfreier Aufzeichnungen in Schiffstage- oder Maschinenmanöverbuch keinerlei Unterlagen über die seit dem Passieren der Südmole des Überseehafens bis zum Kollisionsort nach Zeit und Maschineneinsatz gefahrenen Manöver beibringen kann (II, 310, 511). Die Tagebuchführung war, wie auch der Gutachter der Beklagten angegeben hat, "mehr als unordentlich". Hatte "Nicky", was der Sachverständige nach den Angaben des Lotsen für möglich gehalten hat, die Maschine bereits fünf Minuten vor der Kollision auf "VR" beordert, so wäre nach Ansicht des Sachverständigen der Zusammenstoß durch den dann möglichen Ankerwurf, wenn nicht ganz verhindert, so doch

in seinen Folgen stark gemildert worden. "Alphacca" hätte dann auch mehr Zeit zu Gegenmaßnahmen gehabt. Der Sachverständige Kehr hat die Befürchtung, ein Ankerwurf habe nach der Wassertiefe den Schiffsboden aufreißen können, als unbegründet bezeichnet. Die Beklagte hat dagegen mit Hilfe ihres Gutachters Holmers aus Fahrt- und Wegetabellen dartun wollen, "Nicky" habe vom Beginn des Ausschrens an nur 1 1/2 Minuten vor der Kollision ihre Maschine auf "VR" gesetzt gehabt und infolgedessen eine Fahrtgeschwindigkeit gehabt, die keinen Gebrauch der Anker zugelassen habe. Der Sachverständige Kehr hat diese Berechnung für unsicher gehalten, und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß andererseits ein schlüssiger Beweis, daß die Benutzung der Anker möglich und wirksam gewesen wäre, mangels zuverlässiger Unterlagen über die Manöver der "Nicky" nicht zu führen sei. Das Berufungsgericht hat daher den Beweis eines Verschuldens von "Nicky" nicht für erbracht angesehen. Die Revision rügt dies mit Grund als fehlerhaft.

Das Gericht kann kraft freier Beweiswürdigung aus dem Verhalten einer Partei für diese ungünstige Schlüsse ziehen, wenn sie schuldhaft die Beweisführung der anderen Partei vereitelt oder erschwert. Es genügt ein fahrlässiges Verhalten (Stein-Jonas, ZPO § 282 IV 7 b; RGZ 128, 125; BGH VersR 1960, 844). Der Grundsatz gilt nicht nur in Vertragsverhältnissen, sondern auch bei unerlaubten Handlungen. Durch die in den Seehandelsrechten allgemein vorgeschriebene Führung von Schiffs- und Maschinentagebüchern (vgl. für das deutsche Recht § 519 f HGB) soll auch den Zivilgerichten, die sich mit den Vorgängen auf der Reise befassen, Beweismaterial beschafft werden (Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht Bd. II § 519 A. 6). Es ist auch anerkannt, daß der Schiffer selbst bloße Vermutungen gegen sich gelten lassen muß, wenn er seiner Aufklärungspflicht über

nautische Manöver infolge mangelhafter Eintragung in die Tagebücher nicht genügen kann (Schaps-Abraham aaO § 735 A. 47). Der Sachverständige Kehr hatte ausgeführt, (III, 511, 522), daß ein Vergleich der Tagebuchkladde von "Nicky" mit der Tagebuchreinschrift selbst nach offensichtlichen Rasuren in der ersteren noch immer unverständliche Unterschiede in den Zeitangaben aufweise und daß, wenn das Schiff mit deutschen Patentinhabern besetzt gewesen wäre, das Seeamt nach allgemeiner Erfahrung eine Beanstandung ausgesprochen hätte (vgl. z.B. über die Rüge der Tagebuchführung bezüglich der Fahrtstufen BOSA 6, 441). Das Verhalten der Beklagten, die nicht für die einwandfreie Aufzeichnung der Zeitpunkte der Maschinenmanöver und des Zusammenstoßes Sorge getragen hat, kann dazu führen, daß die Behauptungen der Klägerin über die geringe Geschwindigkeit der "Nicky" bei der Annäherung an "Alphacca" als zutreffend zu behandeln sind, sodaß das Ankerwerfen als zumutbar zu betrachten wäre. Das wäre aber nicht der Fall, wenn die Berechnungen, die die Beklagte durch ihren Sachverständigen Helmors hat anstellen lassen, genügend sicher erkennen ließen, daß die Geschwindigkeit trotz rechtzeitig eingeleiteten "VR"-Manövers noch zu hoch gewesen ist, um das Ankermanöver zuzulassen. Dieses Vorbringen der Beklagten bedarf daher der Prüfung durch das Berufungsgericht. Weiterhin wäre gegebenenfalls zu erörtern, ob der Schiffsführung der "Nicky" die Unterlassung des an sich möglichen Ankerwerfens als schuldhaft angerechnet werden kann. Für diese Beurteilung ist zugunsten von "Nicky" mangels Feststellung des Gegenteils davon auszugehen, daß die Gefahrenlage durch "Alphacca" geschaffen wurde, indem sie auf die falsche Fahrwasserseite geriet und auf die Warnsignale von "Nicky" nicht reagierte. Die Überlegungszeit war kurz. Der Lotse

2

E[REDACTED] hatte ausgesagt, er habe sich wirklich überlegt, ob er ankern solle, aber davon abgesehen, weil er gefürchtet habe, bei dem geringen Wasserstand an Steuerbord den Boden des Schiffs aufzureißen. Den Backbordanker habe er nicht werfen lassen können, weil dadurch die Backbord-Bewegung der "Nicky" in Richtung auf "Alphacca" noch verstärkt worden wäre. Es ist anerkannt, daß fehlerhafte Maßnahmen in einer unerwarteten, vom anderen Schiff geschaffenen Gefahrenlage, die schnelle Entschlüsse erfordert, entschuldigt sein können (BGH VersR 1960, 328). Die gegebenenfalls nötige Beurteilung der Frage des Verschuldens durch Unterlassung des Ankermanövers muß dem Tatrichter überlassen bleiben. Der Sachverständige Kehr war, als er die unzulängliche Tagebuchführung der "Nicky" bei der Beurteilung des unterlassenen Ankerwurfs in Betracht zog, zu der Ansicht gekommen, daß "Nicky" ein Viertel des Schadens tragen müsse.

IV. Hiernach bedarf es weiterer tatsächlicher Erörterungen, um entscheiden zu können, ob der Beklagte auch bei Unterstellung eines Verschuldens der "Alphacca" durch Vertreiben auf die falsche Seite noch eine schuldhafte Mitverursachung zur Last gelegt werden kann (§ 736 HGB).

Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision zu überlassen war.

Dr. Fischer Dr. Kuhn

Bundesrichter Dr. Nörr
ist ortsabwesend und
daher verhindert zu
unterschreiben
Dr. Fischer

Liesecke

Dr. Schulze