

II ZR 69/60

Verkündet

am 6. Juli 1961

Pfauz, 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 A [REDACTED] S [REDACTED] and T [REDACTED] Co. Ltd. W.F.
T [REDACTED] Ltd., I [REDACTED],

Beklagten und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
gegen

die Firma B [REDACTED] -, R [REDACTED] - und B [REDACTED] -Aktien-
gesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand, Di-
rektor Berend-Janssen S [REDACTED], H [REDACTED], J [REDACTED]
[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbe-
klagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündli-
che Verhandlung vom 29. Juni 1961 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Kuhn,
Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke
für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats
des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 2.
Februar 1960 wird mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß
die Neufassung des Zwischenurteils lautet:

"Die Klage ist dem Grunde nach gerechtfertigt,
der Zahlungsanspruch jedoch, abgesehen von 4 %
Zinsen seit Klageerhebung, nur im Rahmen des
§ 774 HGB."

Die Kosten der Revision werden der Beklagten auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 4. Januar 1957 gegen 13,13 Uhr stieß der weseraufwärts fahrende britische Frachtdampfer "Lord Glanely" (5639 BRT) der Beklagten in der oberhalb Bremerhaven nach SW gerichteten Flußkrümmung in Höhe der Tonnen G und H mit dem dort in der Nähe der Grenze der Blexenree-de vor Anker liegenden deutschen Motorschiff "Eilenau" (5191 BRT) der Klägerin zusammen. Beide Schiffe erlitten Beschädigungen. Zur Zeit der Kollision lief Flutstrom (15,40 Uhr Hochwasser); es wehte WSW-Wind Stärke 5. Beide Schiffe sind nach dem Unfall auf neue Reisen ausgesandt worden.

Die Klägerin hat geltend gemacht, daß ihr Schiff auf der Blexenree-de klar außerhalb des Fahrwassers vor Anker gelegen habe. Erst durch die Kollision sei es in das Fahrwasser vertrieben worden. Die Schuld am Zusammenstoß trage der in Fahrt befindlich gewesene Dampfer der Beklagten, der beim Einsteuern in die Richtfeuerlinie Flagbalgersiel infolge zu geringer Fahrt und entsprechend schlechter Ruderwirkung über die südliche Fahrwassergrenze hinaus auf die Reede geraten sei. Die eingehaltene Fahrtstufe habe nicht ausgereicht, den seitlich versetzenden Flutstrom auszugleichen. Die Sichtverhältnisse hätten einer größeren Geschwindigkeit nicht entgegengestanden. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 225.070,32 DM nebst Zinsen seit dem 20. August 1957 zu zahlen und wegen dieses Betrages die Zwangsvollstreckung in den Dampfer "Lord Glanely" zu dulden.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und Widerklage auf Verurteilung der Klägerin zur Zahlung von 24.462.13.8 ₧ oder den Gegenwert in deutscher Währung nebst 10 % Zinsen seit Widerklageerhebung zu zahlen und wegen dieses Anspruches die Zwangsvollstreckung in das MS "Eilenau" zu dulden. Sie hat den Klaganspruch dem Grunde und der Höhe nach bestritten. MS "Eilenau" habe schon zur Zeit des Zusammen-

stoßes im Fahrwasser gelegen. Der Kollisionsstoß habe es nicht dorthin versetzen können. Nach dem von D. "Lord Glanely" gesteuerten Kurs, der den Flutstrom berücksichtigt habe, könne er nicht die südliche Fahrwassergrenze überlaufen haben. Selbst wenn der Anker von MS "Eilenau" noch auf der Reedegrenze gelegen haben sollte, müsse das Schiff zur Zeit der Kollision beträchtlich in das Fahrwasser hineingescheert sein, da seine Ankerkette querab nach Steuerbord weggestanden habe. Bei der Sicht von 1/2 sm sei eine höhere Geschwindigkeit nicht zu verantworten gewesen. Durch rechtzeitiges Stecken der Ankerkette unter gleichzeitigem Einsatz der Maschine während der fünf Minuten lang von MS "Eilenau" beobachteten Annäherung von D. "Lord Glanely" habe der Zusammenstoß verhindert werden können.

Die Klägerin hat beantragt, die Widerklage abzuweisen. Sie hat geltend gemacht, der Anstoß von D. "Lord Glanely" sei mit dem Strom und bei voll vorausgehender Maschine aus einem Hart-Steuerbordmanöver heraus erfolgt, so daß MS "Eilenau" in Fahrtrichtung des D. "Lord Glanely" in das Fahrwasser mitgerissen worden sei. Bei dem Erkennen der Gefahr sei Kette gesteckt worden. Für ein Maschinenmanöver sei keine Zeit mehr gewesen.

Das Landgericht hat nach dem Klagantrag erkannt und die Widerklage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Klage dem Grunde nach im Rahmen des § 774 HGB für gerechtfertigt erklärt und die Widerklage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Beklagte den Antrag auf Abweisung der Klage und Verurteilung gemäß der Widerklage weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Rechtslage ist nicht nach § 735 HGB, sondern, da ein englisches und ein deutsches Schiff beteiligt sind, gemäß Art. 12 des Internationalen Übereinkommens zur einheit-



lichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl 1913 S. 49) aus Art. 1,3,4 dieses Abkommens zu beurteilen (vergl. RGZ 125, 65, 66; Bekanntmachung über die Wiederanwendung deutsch-britischer Vorkriegsverträge vom 13. März 1953 BGBl II 116). Für die hier zu entscheidenden Fragen besteht kein sachlicher Unterschied gegenüber dem vom Berufungsgericht angewendeten deutschen Recht.

II. Ein für den Unfall ursächliches Verschulden der Schiffsführung des D. "Lord Glanely" ergibt sich bereits daraus, daß die Fahrtstufe, wie der gerichtliche Sachverständige und das Seeamt dargelegt hatten, nach dem Sichten des MS. "Eilenau" unter Verletzung der nötigen Sorgfalt zu spät heraufgesetzt worden ist. Die Beklagte hat dies selbst in Übereinstimmung mit ihrem Privatgutachter eingeräumt und auch das Berufungsgericht geht davon aus. Hiernach kommt es nicht darauf an, ob der Beweis des ersten Anscheins eines solchen Verschuldens von D. "Lord Glanely" mit Recht daraus entnommen worden ist, daß MS. "Eilenau" als ein an erlaubter und geeigneter Stelle, nämlich auf der Blexenreedee außerhalb des Fahrwassers, stillliegendes Schiff von D. "Lord Glanely" angerannt worden ist (vgl. BGH IM HGB § 735 Nr. 4). Für die Beurteilung der Ersatzpflicht wegen des aus dem Unfall entstandenen Schadens ist vielmehr lediglich entscheidend, ob der Unfall durch alleiniges Verschulden der Beklagten oder durch gemeinsames Verschulden der Besatzung der beteiligten Schiffe herbeigeführt worden ist und gegebenenfalls, wie das Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens festzusetzen ist (Art. 4 des Internationalen Übereinkommens).

Ein ursächliches Verschulden der Führung des MS. "Eilenau" könnte sich insbesondere daraus ergeben, daß sich das Schiff im Zeitpunkt der Kollision im Fahrwasser vor Anker befunden hat. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, daß die Wahl des Ankerplatzes der Führung von MS. "Eilenau" nicht

zum Verschulden gereicht. Es sei erwiesen, daß MS. "Eilenau" im Zeitpunkt der Kollision innerhalb der Reede vor Anker gelegen habe. Die Verfahrensrügen der Revision, mit denen sie die Feststellung des Berufungsgerichts über die Lage von MS. "Eilenau" angreift, sind nicht begründet.

a) Es trifft nicht zu, daß das Berufungsgericht allein auf den Platz abgestellt hat, an dem der Anker von MS. "Eilenau" gelegen hat. Der Privatgutachter der Beklagten hatte allerdings an der vom Berufungsgericht angezogenen Stelle nur ausgeführt, daß MS. "Eilenau" mit dem Steven etwa auf der Reedegrenze gelegen habe, wenn die Ankerpeilung richtig war und das Schiff nicht bis zur Kollision versetzt worden war. Das Berufungsgericht hält aber, wie die weiteren Ausführungen zeigen, diese Bedingungen für erfüllt.

b) Die Revision meint sodann, das Berufungsgericht habe außer acht gelassen, daß die Peilungen durch Radar vorgenommen und deshalb ungenau gewesen seien. Die vom Berufungsgericht in Bezug genommenen Aussagen der Zeugen W [REDACTED] und S [REDACTED] ergeben aber, daß die Ankerpeilungen auch durch optisches Peilen von vier Landmarken gemacht worden sind (vgl. Aussage von Kapitän W [REDACTED] vor dem Seeamt: "Sobald die Sicht besser wurde, machten wir eine neue Ankerpeilung"). Die Ausführungen der Revision, es sei nur die Boje G mit Radar angepeilt worden, um die Ankerposition festzustellen, ist irrtümlich.

c) Das Berufungsgericht brauchte auch nicht der von der Revision jetzt in den Vordergrund gestellten Möglichkeit eines Scherens von MS. "Eilenau", d.h. einer Parallelversetzung hinter dem Anker, bei der Beurteilung der Lage des Schiffes ausdrücklich Beachtung zu schenken. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß MS. "Eilenau" sich auch noch im Zeitpunkt der Kollision innerhalb der Reede befunden habe, da sich allein aus den Wind- und Stromverhältnissen keine Versetzung zum Fahrwasser ergeben konnte. Das Berufungsge-

richt war nicht genötigt, hierbei die einzelnen Erwägungen anzugeben, aus denen es eine Versetzung durch Scheren vom Ankerplatz in Fahrwasser verneinte. Der gerichtliche Sachverständige, auf den sich das Urteil ersichtlich stützt, hatte ausgeführt, daß bei 45 Faden am Ankerspill und etwa 10,5 m Wassertiefe, leichtem Wind und normalem Strom ein Vertreiben innerhalb der Tide kaum möglich sei und daß ein tief beladenes Schiff wie MS. "Eilenau" nicht sehr stark vor Anker schere. Bis zum Fahrwasser waren es von der durch Peilung festgestellten Schiffslage mindestens 40 m. Ein Scheren hätte nur dann einer ausdrücklichen Erörterung bedurft, wenn Umstände hervorgetreten wären, die für eine solche Bewegung genügend Anhalt boten. Der Zeuge V. hatte bekundet, daß ihm bei dem mehrfachen Passieren von MS. "Eilenau" und dem Besuch an Bord nicht aufgefallen sei, daß MS. "Eilenau" hinter dem Anker hin- und hergeschoren sei. Auch das Passieren eines russischen Schiffes ist von den Sachverständigen nicht als genügende Ursache einer so starken Scherbewegung in Betracht gezogen worden. Das Berufungsgericht hat also kein wesentliches Vorbringen unter Verletzung des § 286 ZPO außer Betracht gelassen, wenn es eine Scherbewegung nicht erörtert.

d) Das angefochtene Urteil setzt sich auch durch seine Feststellung über die Richtung der Ankerkette des MS. "Eilenau" nach Steuerbord "querab" nicht in Widerspruch zu der Feststellung, daß MS. "Eilenau" bei der Kollision nicht im Fahrwasser gelegen habe. Es kann nicht anerkannt werden, daß es ohne Scheren bis ins Fahrwasser unmöglich sei, daß die Ankerkette bei der Kollision querab nach Steuerbord stand, wovon das Berufungsgericht bei der Erörterung des Kollisionswinkels (S. 20 Ua) und des Losreissens des Ankers von MS. "Eilenau" (S. 21 Ua) ausgeht. Bei der Betrachtung, ob eine Scherbewegung MS. "Eilenau" ins Fahrwasser führen mußte, wenn Ankerliegestelle, Schiffsort und Kielrichtung als gegeben angenommen werden und die Ankerkette Steuerbord querab zeigte, darf

nicht außer acht gelassen werden, daß die Ankerkette bei Scherbewegungen nicht stets in voller Länge von der Ankerklüse in gerader Richtung zur Ankerliegestelle verläuft. Ein großer Teil der etwa 75 m langen Kette liegt auf dem Grund und folgt wegen der Reibung mit diesem den Scherbewegungen nicht notwendig sofort und in voller Länge wie etwa eine steif stehende Trosse in der Art, daß die Kette zu jeder Zeit in Richtung des Ankers zeigen müßte. Bei einer Scherbewegung nach Backbord konnte es daher vorkommen, daß die Ankerkette zeitweise nach Steuerbord querab zeigte, wobei nicht notwendig 90° zur Kielrichtung gemeint sein müssen. Es kann also nicht mit Notwendigkeit durch eine Dreiecksberechnung auf einen Schiffsort im Fahrwasser geschlossen werden, wenn die Ankerkette zeitweise mehr oder weniger "querab" stand. Das ist insbesondere dann denkbar, wenn die Ankerkette zum großen Teil auf dem Grund lag. So kann es zum Beispiel nach der Aussage des Zeugen T. [REDACTED] gewesen sein, der bekundet hatte, die Ankerkette sei nicht weit vom Schiff ins Wasser hinausgestreckt gewesen.

e) Das Berufungsgericht hat die Aussage des Zeugen Voss als glaubhaft angesehen, er habe um 9,30 Uhr und um 10,55 Uhr, also zu zwei über eine Stunde auseinanderliegenden Zeitpunkten und bei verschiedenen Stromverhältnissen, MS. "Eilenau" deutlich außerhalb des Fahrwassers liegen sehen. Die Revision irrt, wenn sie annimmt, der Zeuge V. [REDACTED] habe nur eine Beobachtung um 9,30 Uhr gemacht. Er hat um 9,30 Uhr, als er zwei Matrosen zum MS. "Eilenau" brachte (Bl. 5 der Seeamtsakten) und um 10,55 Uhr, nachdem er als Lotse auf D. "Otto" versetzt worden war, die Lage von MS. "Eilenau" beobachtet und beide Male als revierkundiger Lotse ihre Lage "im tiefen Loch", d.h. auf der Reede, einwandfrei erkannt. Der Sachverständige Wilhelms hat auch die Stromverhältnisse nach der Hohltime um 10,10 Uhr in Betracht gezogen und hat berücksichtigt, daß die Peilung um 10,30 Uhr bereits bei Flutstrom gemacht worden ist (Bl. 223 GA). Er ist zu dem Ergebnis gekommen, daß MS. "Eilenau" durch den Strom nur vom Fahrwasser weg vertrie-

ben worden sein kann. Das Berufungsgericht konnte der Ansicht des Sachverständigen unbedenklich folgen. Einer ausdrücklichen Behandlung der einzelnen Erwägungen des Privatgutachters der Beklagten, nach dessen Ansicht die Peilungen und die Aussage des Zeugen V. nicht stimmen können, bedurfte es nicht.

III. Das Berufungsgericht ist auch den Darlegungen der Beklagten nicht gefolgt, MS. "Eilenau", das unstreitig nach der Kollision im Fahrwasser gelegen hat, müsse sich schon vor der Kollision dort befunden haben, weil der Zusammenstoß MS. "Eilenau" nicht in dieser Weise versetzt haben könne. Die Rügen der Revision, das Berufungsgericht habe bei der Würdigung dieses Vorbringens und der Beweisaufnahme § 286 ZPO verletzt, sind nicht begründet.

Das Berufungsgericht hatte in freier Würdigung zu entscheiden, ob die aus den Peilungen und der Aussage des Zeugen V. gewonnene Überzeugung, MS. "Eilenau" habe vor der Kollision nicht im Fahrwasser gelegen, durch die Erwägungen des Privatgutachters der Beklagten Kapitän H. über die Wirkungen des Kollisionsstoßes erschüttert wird. Das Privatgutachten kam nicht als Beweismittel in Betracht (vgl. RG JW 1924, 962 Nr. 5), sondern nur als ein Hilfsmittel zur Würdigung des Parteivorbringens und des nach den Vorschriften der §§ 402 ff ZPO eingeholten Gutachtens. Das Berufungsgericht ist den Überlegungen des Gutachters Helmers nachgegangen, ist aber zu der Ansicht gelangt, daß sie nicht ausreichen, um die Überzeugungskraft des direkt geführten Beweises der Lage von MS.

"Eilenau" außerhalb des Fahrwassers zu erschüttern. Es folgt im Ergebnis dem Sachverständigen Wilhelms, der auf die Unsicherheit der verschiedenen, den Berechnungen des Kapitän H. zugrundeliegenden tatsächlichen Umstände (Stromrichtung, Stromstärke, Kollisionswinkel, Kollisionskurs) hingewiesen hat. Es hält die Folgerung des Kapitän H., MS. "Eilenau" könne unmöglich durch den Stoß ins Fahrwasser geraten sein, für nicht zwingend und

daher die Beweisführung der Klägerin über die Lage von MS. "Eilenau" vor der Kollision als durch den Gegenbeweis der Beklagten nicht entkräftet. Gegenstand der Nachprüfung durch das Revisionsgericht ist nicht die Frage, ob die Überzeugung, zu der das Berufungsgericht gekommen ist, richtig ist, sondern lediglich, ob es sich diese Überzeugung aus sachlichen Gründen unter Ausschöpfung der sich bietenden nautischen Erkenntnisquellen gebildet hat. Daher ist es nicht Aufgabe des Revisionsgerichts, die einzelnen Erwägungen des Berufungsgerichts, die es nach seiner Ansicht nicht ausschließen, daß MS. "Eilenau" durch den Stoß in das Fahrwasser versetzt worden ist, nachzuprüfen. Die Ausführungen des Berufungsgerichts und auch des Kapitäns H. [REDACTED] ergeben jedenfalls, daß angesichts der Unsicherheit jedes einzelnen für die Wirkungen des Stoßes maßgeblichen Umstandes kein Verfahrensfehler des Berufungsgerichts vorliegt, wenn es aus der Lage von MS. "Eilenau" nach dem Unfall nicht den Schluß ziehen will, das Schiff müsse schon vorher dort gelegen haben. Das Berufungsgericht konnte unbedenklich dem Beweis durch die Peilungen des Schiffs und die Beobachtungen des Lotsen V. [REDACTED] über den Ankerplatz den Vorrang einräumen. Der gerichtliche Sachverständige Wilhelms hatte zu den wesentlichen Ausführungen von Kapitan H. [REDACTED] Stellung genommen, aber an seiner Auffassung, der Kollisionsstoß habe MS. "Eilenau" in das Fahrwasser mitgerissen (Bl. 223 GA), festgehalten. Wenn der Tatrichter auf Grund seiner Prüfung des Vorbringens der Beklagten zu einem Ergebnis kommt, das mit der Auffassung des gerichtlichen Sachverständigen übereinstimmt, hat er regelmäßig keinen Anlaß, einen weiteren Sachverständigen zuzuziehen (BGH VersR 1959, 394). Ein das Gericht zur Einholung eines Obergutachters verpflichtender grober Mangel des Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen oder eine besondere Schwierigkeit der zu beurteilenden Fragen liegt nicht vor (BGH LM ZPO § 286 (E) Nr. 4). Das Berufungsgericht hat insbesondere in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen Wilhelms (Bl. 222) angenommen, daß auch bei einem Kollisionskurs von 259 Grad $KK = 252^\circ$ Grad

rw, wie ihn die Revision zugrunde legen will, nach "Voll voraus" der Maschine während einer Minute MS. "Eilenau" in das Fahrwasser, sei es nun 80 m oder gar bis zur Richtfeuerlinie, mitgerissen werden konnte, gleichviel ob sich das Stecken der Kette noch ausgewirkt hat und welche Beschädigungen das Schiff im einzelnen erlitten hat. Das Berufungsgericht hat auch, was die Revision zu Unrecht dem angefochtenen Urteil nicht entnimmt, festgestellt, daß der Anker von MS. "Eilenau" durch den Stoß seinen Halt verloren hat (§. 21). Das Berufungsgericht konnte ohne Verfahrensverletzung zu der Überzeugung gelangen, daß auch dann, wenn berücksichtigt wird, welche Berechnungen der Privatgutachter der Beklagten angestellt hat, bei der Vielzahl der nicht sicher zu ermittelnden Faktoren jedenfalls keine auch nur annähernd zuverlässige Aufklärung der Wirkungen des Kollisionsstoßes auf die Lage des Schiffes dahin möglich ist, es sei ausgeschlossen oder auch nur unwahrscheinlich, MS. "Eilenau" sei durch ihn in das Fahrwasser geraten. Das Berufungsgericht hält sich somit im Rahmen der ihm zustehenden freien Beweiswürdigung. Es hatte ferner nicht die Beklagte zunächst auf diejenigen Erwägungen hinzuweisen, die es seiner Beurteilung zugrunde legen wollte. Auch § 139 ZPO ist nicht verletzt.

IV. Die Feststellung, daß MS. "Eilenau" zur Zeit der Kollision nicht im Fahrwasser gelegen habe, ist hiernach ohne Verfahrensverstoß getroffen worden. Auch im übrigen hat das Berufungsgericht ein Verschulden der Führung des MS. "Eilenau" ohne Rechtsirrtum verneint. Es führt aus, der erste Offizier des MS. "Eilenau" habe, als er erkannt habe, daß D. "Lord Glanely" nach Steuerbord abdrehte und dabei den Strom nicht ausmanövrieren konnte, den Befehl zum Stecken der Ankerkette gegeben und damit das Erforderliche veranlaßt. Jedenfalls sei der Beklagten der ihr obliegende Beweis des Gegenteils nicht gelungen. Die Revision rügt demgemäß § 286 ZPO, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß der Zeuge S. den D. "Lord Glanely" bereits auf 800 m Entfernung gesichtet habe. Dieser habe

keine ostwärts versetzte Position gehabt, aus der auf ein beabsichtigtes Passieren an Steuerbord hätte geschlossen werden können. Das Berufungsgericht habe sich auch nicht mit der Berechnung des Privatgutachters der Beklagten auseinandergesetzt, S. [REDACTED] habe frühestens 30 Sekunden vor der Kollision etwas veranlaßt. Die Rüge ist nicht begründet.

Die Auffassung des Berufungsgerichts, es lasse sich nicht sicher feststellen, wann MS. "Eilenau" die beiderseitige Position als gefahrdrohend habe erkennen müssen, wird durch die als übergangen gerügten Ausführungen der Beklagten nicht in Zweifel gestellt. Die Revision beachtet nicht, daß MS. "Eilenau" davon ausgehen durfte, D. "Lord Glanely" werde den auf der Reede befindlichen Ankerlieger, der bei 1/2 sm Sicht, wie sie das Berufungsgericht feststellt (S. 23 des Urteils), rechtzeitig auszumachen war, frei passieren, insbesondere die erforderlichen Manöver, um das Schiff auf die von ihm gemäß § 35 Seeschiffahrtsstraßenordnung zu benutzenden Fahrwasserseite zu bringen, rechtzeitig einleiten und energisch genug durchführen. Grundsätzlich darf jedes Schiff von der Erwartung ausgehen, daß ein anderes Schiff die Vorschriften der Seestraßenordnung und der Seeschiffahrtsstraßenordnung beachten werde (vgl. RGZ 117, 172, 176). MS. "Eilenau" brauchte daher, auch wenn die Peilung von D. "Lord Glanely" bei seiner Annäherung sich nicht änderte, nicht damit zu rechnen, daß D. "Lord Glanely" eine zu geringe Fahrtgeschwindigkeit halten und so spät nach dem Sichten von MS. "Eilenau" auf die nötige Fahrtstufe gehen würde, daß die Rudermanöver nicht mehr ausreichten, um im Fahrwasser zu bleiben. Erst wenn der Ankerlieger erkennen muß, daß das Verhalten des anderen Schiffs zur Kollision führt, obliegt es ihm, die zur Vermeidung nötigen Maßnahmen zu treffen. Die Beurteilung des Zeitpunkts, in dem die Lage sich entsprechend gestaltet hat, ist im wesentlichen Gegenstand tatsächlichen Ermessens. Eine Verkennung von Rechtsregeln durch das Berufungsgericht ist nicht ersichtlich. Da das Be-

berufungsgericht keine sicheren Feststellungen über den Annäherungskurs von D. "Lord Glanely" zu treffen vermocht hat, ist nach seiner Ansicht von der beweispflichtigen Beklagten nicht widerlegt worden, daß der Zeuge S. [REDACTED] ohne Verschulden der Meinung sein konnte, D. "Lord Glanely" werde an Steuerbord passieren wollen. Der Zeuge S. [REDACTED] hatte bekundet, er habe D. "Lord Glanely" ziemlich weit an Steuerbord herankommen sehen und daraus keine Gefahr entnommen. Beim Passieren an Steuerbord wäre das Stecken der Kette falsch gewesen. Das Berufungsgericht entnimmt der Aussage des Zeugen K. [REDACTED], des Lotsen auf D. "Lord Glanely", daß auf diesem 1 bis 1 1/2 Minuten vor der Kollision "Hart Steuerbord-Ruder" und "Voll voraus" gegeben worden ist. Als der Zeuge S. [REDACTED] diese Drehung bemerkt und zugleich erkannt habe, sie reiche nicht aus, um MS. "Eilenau" klar zu passieren, habe er den Befehl zum Stecken der Kette gegeben. Wenn das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Spruch des Seeamts und der Ansicht des gerichtlichen Sachverständigen zu der Überzeugung gekommen ist, ein ausreichender Beweis für einen Schuldvorwurf gegen die Führung des MS. "Eilenau" sei bei dieser Sachlage nicht erbracht, so ist dies aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Bei der Beurteilung, ob schuldhaft gezögert worden ist, war zu beachten, daß ein Ankerlieger, der einem anderen Schiff das klare Passieren ermöglichen will, sich hüten muß, zu früh zu handeln (Marsden, Collisions at Sea, 10. Aufl. S. 40). Die Erwägungen des Privatgutachters der Beklagten brauchten nicht ausdrücklich im einzelnen erörtert und abgelehnt zu werden. Das Berufungsgericht hat auch den Einsatz der Maschinenkraft in Betracht gezogen und in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen Wilhelms (Bl. 174. GA) verneint, daß aus dem Unterlassen eines Maschinenmanövers ein Schuldvorwurf gegen D. "Eilenau" hergeleitet werden könne. Ist bereits eine fehlerhafte Beurteilung der Sachlage durch den Zeugen S. [REDACTED] nicht für erwiesen erachtet worden, so braucht nicht mehr erörtert zu werden, ob eine solche in jedem Falle deshalb als entschuldigt anzusehen wäre, weil unzweckmäßiges Handeln bei unerwarteten, nicht

schuldhaft herbeigeführten Gefahrenlagen, die schnelle Entschlüsse erfordern, regelmäßig nicht zum Vorwurf gemacht werden kann (BGH VersR 1960, 82).

V. Mit Recht hat auch das Berufungsgericht für den Umfang der persönlichen Haftung der Beklagten § 774 HGB herangezogen, den die Revision ohne nähere Begründung als verletzt bezeichnet. Das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen betrifft nicht die Frage der Haftungsbeschränkung des Reeders (Art. 10). Maßgebend ist das deutsche internationale Privatrecht, nach dem bei Zusammenstößen in deutschen Gewässern auch für die Frage der Haftungsbeschränkung deutsches Recht gilt (OHGZ 4, 194; BGHZ 3, 321; 29, 237, 238). Der ersatzpflichtige Schädiger kann sich mithin nicht auf die Haftungsbeschränkungen seines Flaggenrechts berufen. Allerdings gilt die Beschränkung der Haftung gemäß § 774 HGB, die auch nur für den Zahlungsanspruch der Klage in Betracht kommt, nicht für die Prozeßzinsen gemäß §§ 246, 291 BGB in Höhe von 4 % (vgl. RGZ 153, 171). Die Formel des Zwischenurteils war daher entsprechend klarzustellen.

Mit dieser Maßgabe war die Revision als unbegründet zurückzuweisen. Die Beklagte hat die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Nastelski

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Reihicke