

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 94/65

URTEIL

Verkündet am

18. April 1968
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der O [REDACTED]-F [REDACTED] Dampfschiffs-Rhederei H [REDACTED]
& Cie. KG, vertreten durch den persönlich haftenden Gesell-
schafter Hans H [REDACTED], H [REDACTED], K [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin
und Anschlußrevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Nebenintervenientin:

B [REDACTED]-, R [REDACTED]- und B [REDACTED]-Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand B [REDACTED]-J [REDACTED] S [REDACTED],
H [REDACTED], J [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Reederei S [REDACTED] A/S., vertreten durch das alleinver-
tretungsberechtigte Vorstandsmitglied Borge Sigvold B [REDACTED],
O [REDACTED], B [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte
und Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. April 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die Anschlußrevision der Beklagten gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 14. Januar 1965 werden zurückgewiesen.

Die Kosten der Revisionsinstanz werden der Klägerin zu 3/4 und der Beklagten zu 1/4 auferlegt.

Die in der Revisionsinstanz entstandenen Kosten der Nebenintervention werden zu 1/4 der Beklagten und zu 3/4 der Nebenintervenientin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 11. Januar 1961 ereignete sich bei Dunkelheit zwischen 18.00 und 18.03 Uhr auf der Elbe bei Brunshausen ein Zusammenstoß zwischen dem elbeabwärts fahrenden Motorschiff "Tenerife" (3.139 BRT) der Klägerin und dem

- 3 -

im Anhang des Motorschleppers "Alk" elbeaufwärts kommenden Seeleichter "Berger V". In der Nähe der Unfallstelle kompensierte auf der Reede von Brunshausen gerade das im Eigentum der Beklagten stehende norwegische Motortankschiff "Sigdal" (204 m lang, 20.464 BRT). Es drehte hierzu in der Nähe der Richtfeuerlinie Stadersand über Steuerbord.

Die Sicht war klar. Es lief Flutstrom (1 1/2 Stunden nach Niedrigwasser). Das Fahrwasser ist an der Unfallstelle etwa 400 m breit.

MS "Tenerife", das mit "Voll voraus" fuhr (= etwa 13 kn durch das Wasser), wich dem TMS "Sigdal" mit Hart-Backbordruder aus und geriet dabei in die südliche Fahrwasserhälfte. Dort näherte sich der Schleppzug "Alk" - "Berger V". Die Backborddrehung konnte von MS "Tenerife" durch Gegenruder und "Voll rückwärts" nicht rechtzeitig aufgefangen werden. MS "Tenerife" kam vom Schlepper frei, aber der Seeleichter "Berger V" wurde vom Steven des MS "Tenerife" Backbord achtern getroffen und fast bis zur Mitte aufgeschnitten und sank. Die Besatzung übernahm MS "Tenerife".

Das Seeamt hat ein Verschulden des Kapitäns und Seelotsen von MS "Tenerife" festgestellt, dagegen ein Verschulden der Führung des Schleppzuges "Alk" und des Lotsen des TMS "Sigdal" verneint.

Die Klägerin hat den ihr durch die Kollision entstandenen Schaden auf 25.046,35 DM beziffert. Sie hat den Ersatz der Hälfte (=12.523,17 DM) von der Beklagten verlangt.



Ferner hat sie behauptet, sie habe 485.000 DM Schadensersatz an den Reeder von "Berger V" sowie 34.766,48 DM an Ladungsbeteiligte des Seeleichters gezahlt. In Höhe der Hälfte dieses Betrages (=259.883,25 DM) hat sie Ausgleich von der Beklagten begehrt. Mit der Klage hat sie beantragt, die Beklagte zu verurteilen, 272.406,42 DM nebst Zinsen an die Klägerin zu zahlen und wegen dieses Betrages die Zwangsvollstreckung in ihr MS "Sigdal" zu dulden. Ferner hat sie die Feststellung beantragt, daß die Beklagte 50 % aller weiteren Schäden aus der Kollision zu ersetzen habe. Zur Begründung hat sie vorgetragen, die Führung des MS "Sigdal" sei überwiegend an der Kollision schuld. Sie mache aber nur die Hälfte des Schadens geltend, ohne damit einzuräumen, daß der Schuldanteil des MS "Sigdal" nur 50 % betrage. MS "Sigdal" habe durch sein Drehmanöver beim Kompensieren die durchgehende Schifffahrt unzulässig behindert. Bei Beginn der Drehung sei MS "Tenerife" nur 1 sm entfernt gewesen und Gegenverkehr aufkommen. MS "Sigdal" habe das nördliche Fahrwasser und einen Teil des südlichen Fahrwassers versperrt. Außerdem habe MS "Sigdal" noch Rückwärtsfahrt aufgenommen, als sich MS "Tenerife" näherte. Das für das Kompensieren bei Dunkelheit vorgeschriebene Zeichen (Auf- und Abbewegen eines weißen Lichtes am Heck) sei nicht gezeigt worden. Die Besatzung des Schleppzuges "Alk" treffe kein Verschulden. Der Schleppzug sei richtig soweit möglich zum Rande des Fahrwassers gefahren.

Die Reederei des Seeleichters "Berger V" ist der Klägerin als Nebenintervenientin beigetreten und hat sich deren Anträgen und Ausführungen angeschlossen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat geltend gemacht: MS "Sigdal" habe ohne Schlepperhilfe auf der Reede Brunshausen kompensieren dürfen. Dabei habe es sich stets im nördlichen Fahrwasser befunden und dieses keinesfalls ganz versperrt. MS "Tenerife" sei beim Beginn des Drehens noch 2 sm entfernt gewesen. Beim Passieren des MS "Tenerife" habe MS "Sigdal" bereits in einem Winkel von 49 Grad, also schräg, gegen die Richtfeuerlinie gelegen und habe auch keine Rückwärtsfahrt gemacht. Auch ohne Bewegen eines weißen Lichtes am Heck habe MS "Tenerife" gewußt, daß MS "Sigdal" kompensiere. Ursächlich für den Zusammenstoß sei die überhöhte Geschwindigkeit von MS "Tenerife". Der Schleppzug sei ebenfalls nicht frei von Verschulden, denn er habe sich nicht am Rande des südlichen Fahrwassers gehalten, sondern in der Nähe der Richtfeuerlinie, wo es zum Zusammenstoß gekommen sei. Die Klägerin habe offenbar die Ansprüche der Nebenintervenientin und der Ladungsbeteiligten ohne ausreichende Prüfung befriedigt.

Das Landgericht hat durch Teilurteil den Antrag der Klägerin auf Zahlung von 259.883,24 DM (Ausgleich der Leistungen an die Nebenintervenientin und die Ladungsbeteiligten zur Hälfte) abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Ausgleichsforderung zur Höhe von 1/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Klage zur Höhe von 194.912,43 DM nebst Zinsen abgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Klägerin und die Nebenintervenientin den abgewiesenen Zahlungsantrag weiter, während die Anschlußrevision der Beklagten die Abweisung der Ausgleichsforderung in vollem Umfang erstrebt. Beide Parteien beantragen die Zurückweisung des Rechtsmittels ihres Gegners.

8

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht erachtet für zugestanden, daß die Klägerin an die Nebenintervenientin 485.000 DM und an die Ladungsbeteiligten des Leichters "Berger V" 34.766,48 DM wegen des Schadens geleistet hat, der durch den Zusammenstoß ihres Schiffes "Tenerife" mit dem Leichter "Berger V" entstanden ist. Die Anschlußrevision hält dies für unberechtigt. Nach ihrer Ansicht hat die Zahlung als bestritten zu gelten. Jedoch kann sie damit nicht durchdringen. Mit Recht hat das Berufungsgericht ein Geständnis der Beklagten angenommen, weil die Beklagte ausgeführt hatte, die Schadensersatzansprüche der Nebenintervenientin seien beglichen und infolgedessen nur noch die Versicherer anspruchsberechtigt. Sie hat dann das Bestreiten der Sachbefugnis der Klägerin aufgegeben, aber, wie auch ihre Berufsbeantwortung zeigt, weiterhin zu erkennen gegeben, daß die Zahlungen an die Nebenintervenientin von der Klägerin zutreffend angegeben worden sind. Das Geständnis blieb auch für die Berufungsinstanz wirksam (§ 532 ZPO) und konnte nur unter den Voraussetzungen des § 288 ZPO widerrufen werden. Das Gericht hatte entgegen der Ansicht der Anschlußrevision keinen Anlaß, die Beklagte nach § 139 ZPO zu fragen, ob sie mit ihren Ausführungen einen solchen Widerruf beabsichtige und Beweis für die Unrichtigkeit der behaupteten Tatsachen und für einen Irrtum bei ihrem Zugeständnis antreten wolle.

II. Das Berufungsgericht hat den Anspruch der Klägerin auf Ausgleich der an die Nebenintervenientin und die Ladungsbeteiligten geleisteten Zahlungen dem Grunde nach zum Teil für berechtigt erklärt. Es stellt ein Verschulden der Füh-

rung des MS "Tenerife" und des MS "Sigdal" fest und erachtet den Beweis eines Verschuldens des Schleppzuges "Alk"- "Berger V" für nicht geführt. Demgemäß hält es die Haftung der Klägerin und der Beklagten gegenüber der Nebenintervenientin (und den Ladungsbeteiligten) als Gesamtschuldner gemäß § 840 BGB für gegeben. Die Ausgleichung will es nach §§ 426, 254 BGB vornehmen, jedoch ist für das Innenverhältnis richtig § 736 HGB heranzuziehen und die Verteilung zwischen den Gesamtschuldnern nach der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens vorzunehmen (Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht § 736 Anm. 52).

Die Beklagte hat eingewandt, auch die Führung des Schleppzuges "Alk" treffe ein Verschulden am Zusammenstoß. Die Klägerin habe es bei der Zahlung des vollen Schadens nicht berücksichtigt. Der Einwand ist zulässig. Die Beklagte haftet gemäß § 736 HGB einem schuldigen Schiff nicht über ihren Schuldanteil am Unfall hinaus (vgl. BGH VersR 1959, 608). Der Schuldanteil des dritten Schiffs wäre gegebenenfalls auch ohne dessen Beteiligung am Prozeß festzusetzen (BGH VersR 1968, 346). Hier ist die Reederei des Schleppers der Klägerin als Nebenintervenientin beigetreten (§ 68 ZPO).

Den Beweis eines Verschuldens von "Alk" hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum oder Verfahrensfehler für nicht geführt erachtet. Der Schleppzug hatte sich zwar tunlichst am Tonnenstrich zu halten (§ 35 Abs. 3 Satz 2 SSchSO). Jedoch durfte er in seiner Fahrwasserhälfte zum Überholen des vor ihm fahrenden Schleppzuges ansetzen, denn mit einem Gegenkommer auf der ihm zustehenden Fahrwasserhälfte brauchte er grundsätzlich nicht zu rechnen. Nur wenn, was nicht festgestellt ist, das nördliche Fahrwasser für ihn erkennbar

durch MS "Sigdal" versperrt war, hätte er mit dem Überholen nicht beginnen dürfen. Die Gefahr bei dem von ihm begonnenen Überholmanöver entstand erst dadurch, daß MS "Tenerife" hinter dem Heck von MS "Sigdal" mit Backbordkurs ins südliche Fahrwasser und hoher Geschwindigkeit hervorkam. Die Bekundung des Lotsen von MS "Tenerife", des Zeugen Ha [REDACTED], vom 22. Juni 1964, nach seinem Eindruck habe der Schleppzug nicht allzu weit von der Richtfeuerlinie gesteuert, bedurfte keiner Erwähnung, denn daraus war nicht der Beweis für eine unzulässige Fahrweise zu entnehmen. Die Verschiebung des Wracks zur Fahrwassermitte durch den Zusammenstoß und nachher hat das Berufungsgericht auf Grund der Aussage des Zeugen Bu [REDACTED] festgestellt. Die Aussage des Lotsen Ha [REDACTED] ergab demgegenüber nichts Wesentliches. Die als Zeugen benannten Beamten der Wasserschutzpolizei brauchten nicht vernommen zu werden, denn die Beklagte ist auf diesen Beweisantritt nicht zurückgekommen, nachdem das Gericht erkennbar gemacht hatte, daß es die Beweisaufnahme für abgeschlossen halte. Das Berufungsgericht brauchte auch einen Sachverständigen im Hinblick auf die Ausführungen der Beklagten über die theoretische Unmöglichkeit einer Versetzung des Wracks vom Kollisionsort angesichts der sonstigen Ergebnisse der Beweisaufnahme nicht zu vernehmen.

Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte müsse das Verschulden von "Alk" beweisen. Die Anschlußrevision hält diese Verteilung der Beweislast für unrichtig und meint, die Klägerin müsse die Voraussetzungen ihres Ausgleichsanspruchs, also auch das Fehlen des Verschuldens von "Alk" beweisen. Das ist unzutreffend. Die Beklagte ist für das von ihr behauptete Verschulden eines weiteren Schiffes, das ihren Schuldanteil mindern soll, beweispflichtig (Schaps-Abraham § 736 Anm. 64).

Hiernach steht lediglich in Frage, ob die Klägerin, die ihr Verschulden am Zusammenstoß einräumt, eine Haftung der Beklagten, deren Schiff nicht kollidiert ist, gemäß §§ 738, 735 HGB dargetan hat. Das Berufungsgericht ist zu der Ansicht gelangt, daß nicht nur MS "Tenerife" sondern auch MS "Sigdal" ein Verschulden am Zusammenstoß zwischen MS "Tenerife" und "Berger V" treffe. Es nimmt eine Fernschädigung ohne Zusammenstoß mit diesen Schiffen an, weil MS "Sigdal" durch schuldhafte Nichtbeobachtung des § 39 SSchSO (Drehen im Fahrwasser) und des § 18 Abs. 2 Satz 1 SSchSO (Lichtzeichen beim Kompensieren) MS "Tenerife" genötigt habe, ein Ausweichmanöver auf die südliche Fahrwasserseite durchzuführen, das zum Zusammenstoß mit "Berger V" führte (§ 738 HGB). Die Anschlußrevision hält eine schuldhafte Nichtbeobachtung einer Verordnung im Sinne des § 738 HGB für nicht dargetan, kann aber damit nicht durchdringen.

a) Der Verstoß des MS "Sigdal" gegen § 39 SSchSO ist einwandfrei vom Berufungsgericht festgestellt worden. Nach dieser Vorschrift darf ein Fahrzeug, das bei Ankermanövern oder aus anderen Gründen dreht, den durchgehenden Verkehr nicht behindern. Ob zugleich ein Queren des Fahrwassers (§ 38 SSchSO) durch die beim Drehen im engen Fahrwasser nötige Vor- und Rückwärtsbewegung vorliegt, kann auf sich beruhen, denn auch in diesem Fall darf die durchgehende Schifffahrt nicht behindert werden. MS "Sigdal" kompensierte den Kompaß an einer hierfür geeigneten und empfohlenen Stelle (vgl. Seehandbuch Nordsee Östl. Teil, herausgegeben vom Deutschen Hydrographischen Institut, S. 388: Reede von Bruns- hausen für die Elbe; vgl. § 141 Abs. 8 SSchSO). Das kompensierende Schiff genießt aber gegenüber dem durchgehenden Schiffsverkehr keine bevorzugte Stellung. Es hat, auch

Wenn es das vorgeschriebene Signal zeigt, nicht etwa die Rechtsstellung eines Wegerechtsschiffes im Sinne des § 14 SSchSO (vgl. BOSA Bd. III S. 546). Andererseits muß sich das Schiff beim Kompensieren möglichst dicht an der Richtfeuerlinie halten, weil diese als feststehende Richtung verwendet wird. Da praktisch eine völlige Verkehrsfreiheit nach beiden Richtungen auf der Elbe während des Kompensierens, das bis zu 40 Minuten in Anspruch nehmen kann (S. 35 UA), nicht zu erreichen ist, muß eine gewisse Rücksichtnahme der durchgehenden Schifffahrt, die sich während des Kompensierens nähert, verlangt werden. Lampe-Marienfeld, Seeschiffahrtsstraßenordnung 1962 § 39 Anm. 2 führen aus, wenn die kompensierenden Fahrzeuge auch nicht die durchgehende Schifffahrt behindern dürften, so sollten die Längsfahrer, sofern möglich, ihrerseits auf die Sondersituation Rücksicht nehmen. Abraham bemerkt bei Schaps, Das deutsche Seerecht Bd. III S. 687, Längsfahrer pflegten dies zu tun. Die seemännische Praxis, wie sie auch das Seeamt bestätigt, und die besonderen Umstände des Falles begründen nach § 5 Abs. 4 SSchSO auch eine Rechtspflicht zu einer zumutbaren Rücksichtnahme (z.B. durch ein Ausweichmanöver), ohne die das vorgeschriebene Kompensieren gar nicht durchführbar wäre. Es kann sich nur darum handeln, das Maß dieser unvermeidlichen Rücksichtnahme zu bestimmen, das "Pochen" auf einen Vorrang wird im Verkehr nicht gestattet.

Das Berufungsgericht hat die maßgebenden Grundsätze nicht verkannt. Es hat ausgeführt, daß MS "Sigdal" die durchgehende Schifffahrt mehr als unvermeidlich behindert habe, denn es habe bereits bei Annäherung von MS "Tenerife" vor 18.01 Uhr mehr Raum für dessen Vorbeifahrt geben können und müssen. Das

204 m lange Schiff sperrte mindestens das gesamte nördliche Fahrwasser als es vor dem Unfall quer lag. Es mußte bestrebt sein, diese Lage schleunigst zu beseitigen, als MS "Tenerife" und ein anderes kleineres Schiff aufkamen und Schleppzüge im Südfahrwasser elbeaufwärts fuhren, die unter Umständen auf der Höhe von MS "Sigdal" einander passieren würden. Wenn auch das südliche Fahrwasser 200 m (nicht 400 m, wie die Anschlußrevision annimmt) breit war, so war doch nicht abzusehen, in welcher Breite es von elbeaufwärts steuernden Fahrzeugen in Anspruch genommen werden würde. Außerdem war für das Runden des Hecks von MS "Sigdal" ein Sicherheitsabstand nötig. Die Anschlußrevision vermag keinen Verfahrensfehler des Berufungsgerichts darzutun, wenn es feststellt, bereits das vor MS "Tenerife" elbeabwärts kommende Küstenmotorschiff habe das Gegenfahrwasser in Anspruch nehmen und hart hinter dem Heck von MS "Sigdal" aufsteuern müssen. Wenn auch dieses Schiff sich möglichst am Rande des nördlichen Fahrwassers halten mußte (§ 35 Abs. 2 Satz 2 SSchSO), wie die Revision bemerkt, so war doch deutlich, daß ein größeres Schiff, wie das sich nähernde MS "Tenerife", noch weiter ins Südfahrwasser geraten mußte, um am Heck von MS "Sigdal" vorbeizukommen. Das Berufungsgericht konnte ohne Vernehmung eines Sachverständigen zu der Überzeugung gelangen, daß das Maschinenmanöver "Voll voraus", das um 18.01 Uhr angeordnet wurde, bereits früher eingeleitet werden konnte, um die Drehung mit Hart-Steuerbord-Ruder zu beschleunigen. Dadurch wäre die Querlage, die um 18.01 Uhr noch etwa 50 Grad gegen die Richtfeuerlinie betragen hat, schneller behoben worden. Es war eine Minute "Stopp" vorausgegangen und nach der Darstellung der Beklagten bereits durch sieben Minuten "Voll zurück" die beim Beginn des Drehens aufgenommene Vorausfahrt zum Nordufer aufgehoben worden. Um die Behinderung der durch-

gehenden Schifffahrt tunlichst gering zu halten, kam es für MS "Sigdal" darauf an, möglichst frühzeitig nach dem Erreichen der Querlage wieder Voraussfahrt in das nördliche Fahrwasser aufzunehmen. Diese Pflicht ist nach den einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts schuldhaft nicht erfüllt worden.

b) Zutreffend hat auch das Berufungsgericht einen Verstoß des MS "Sigdal" gegen § 18 Abs. 2 SSchSO angenommen. Ein Fahrzeug, das zur Regulierung nautischer Instrumente dreht, hat nach dieser Vorschrift bei Dunkelheit beim Nahen eines anderen Fahrzeuges am Heck ein weißes Licht derart auf und nieder zu bewegen, daß es einem sich nähernden Fahrzeug sichtbar bleibt, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist. Mit Recht hat zwar das Berufungsgericht ausgeführt, die Unterlassung des Lichtzeichens sei für die Feststellung, MS "Sigdal" kompensiere, bedeutungslos gewesen. Der Lotse auf MS "Tenerife" sah alsbald, daß er ein auf der Reede von Brunshausen kompensierendes großes Schiff vor sich hatte. Wenn die Klägerin demgegenüber geltend macht, MS "Tenerife" habe aber zu der Ansicht kommen können, das Kompensieren sei bereits beendet, weil das Signal fehlte, so ändert dies nichts daran, daß sich das Schiff ersichtlich infolge des Drehmanövers noch in Schräglage im Fahrwasser befand und die Fahrt abwärts noch nicht aufgenommen hatte. Das Berufungsgericht meint aber, das Licht habe mangels Sichtbarkeit des Hecklichts dem sich nähernden Fahrzeug auch die genaue Lage des Hecks anzeigen und damit die Vorbeifahrt erleichtern sollen. Hätte MS "Tenerife" durch das Lichtzeichen erkannt, daß das Heck weiter südlicher lag als die erleuchteten Achterschiffs-Aufbauten, so hätte es vom Durchhalten des tatsächlich gefahrenen Kurses oder der Beibehaltung der vollen Fahrt abgesehen und dadurch die Kollision vermieden

oder zumindest nur eine solche mit weniger schädlichen Folgen verursacht. Die Anschlußrevision vermag dies nicht als rechtsirrtümlich zu entkräften. Der Zweck des Signals nach § 18 SSchSO ist auch, die Lage des Hecks erkennbar zu machen. Der Lotse auf MS "Tenerife" hat nicht das Hecklicht gesehen, wie die Anschlußrevision darzutun sucht. Zwar wurde es nicht durch die Aufbauten verdeckt, was das Berufungsgericht auch gar nicht annimmt, sondern dieses Licht wirft gemäß Art. 10 SSO Licht nur über einen Bogen von 135 Grad, und in diesen Bogen fiel wegen der Schräglage des Schiffs nicht die Richtung zu MS "Tenerife". Das Licht gemäß § 18 SSchSO konnte ohne Behinderung durch die Aufbauten am Heck so gezeigt werden, daß es von MS "Tenerife" auszumachen war. Das Berufungsgericht stellt fest, die Führung von MS "Tenerife" habe wegen des Fehlens des Lichts angenommen, MS "Sigdal" habe sein Heck beim Abschluß der hell beleuchteten Teile des Achterschiffs; sie sei also irregeführt worden. Eine Verletzung des § 286 ZPO kann die Anschlußrevision nicht dartun. Wird ein vorgeschriebenes Licht, das die Lage des Schiffes anzeigen soll, nicht gezeigt, so kann dem ersten Anschein nach angenommen werden, daß die Lage des Schiffs nicht erkennbar war (vgl. BGH VersR 1961, 79). Dieser Anscheinsbeweis wird durch die Ausführungen über die erkannte Lage der Aufbauten nicht genügend entkräftet. Ein Sachverständiger brauchte nicht vernommen zu werden. Ebenso kann nicht die Erwägung beanstandet werden, daß MS "Tenerife" mindestens zu einer Fahrtminderung veranlaßt worden wäre, wenn es durch das Lichtzeichen erkannt hätte, daß es noch weiter in das südliche Fahrwasser ausweichen müsse, um das Heck mit genügendem Sicherheitsabstand zu umfahren.

IV. Die Revision will eine besonders starke Behinderung der durchgehenden Schifffahrt und damit ein schweres Verschulden des MS "Sigdal" an der Kollision daraus herleiten, daß MS "Sigdal" während des Kompensierens bei Annäherung des MS "Tenerife" Rückwärtsfahrt in das südliche Fahrwasser aufgenommen habe. Dadurch sei MS "Tenerife" gezwungen worden, das Ausweichmanöver mit "Hart Backbord" einzuleiten, das den Zusammenstoß mit "Berger V" unvermeidlich machte. Das Berufungsgericht hat für nicht bewiesen erachtet, daß MS "Sigdal" die Richtfeuerlinie nach Süden überschritten hatte, als MS "Tenerife" passierte. Die auf § 286 ZPO gestützten Angriffe gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts müssen erfolglos bleiben.

Das Berufungsgericht hat angenommen, daß die Feuer der Richtfeuerlinie Stadersand von der Brücke des MS "Sigdal" bei der Annäherung von MS "Tenerife" bis zu 1 Grad nördlich offen peilten und daraus geschlossen, daß sich die Brücke nicht auf der Richtfeuerlinie oder gar südlich davon befunden habe. Aus der Peilung der Feuer von der Brücke des MS "Sigdal" und dem um 18.01 Uhr angeordneten "Voll Voraus-Manöver" hat es geschlossen, daß sich zu diesem Zeitpunkt das Heck der "Sigdal" etwa auf der Richtfeuerlinie Stadersand befunden haben müsse. Die Revision hält dies für denkgesetzlich unmöglich und will durch eine Rechnung dartun, daß zwingend auf eine Lage des Hecks über die Richtfeuerlinie hinaus geschlossen werden müsse. Jedoch berücksichtigt die Revision nicht, daß das Berufungsgericht die Feststellung über die Lage des Hecks "etwa auf der Richtfeuerlinie Stadersand" nicht allein auf die nach seiner Unterstellung während des Kompensierens höchstens bis zu 1 Grad nördlich offene Peilung der Feuer Stadersand, sondern auch auf das um 18.01 Uhr angeordnete VV-Manöver gestützt

hat, dem eine Minute Stopp vorausgegangen war. Es hat für erwiesen erachtet, daß dieses Manöver nicht mehr dem Kompensieren gedient, sondern den Zweck verfolgt hat, dem herannahenden MS "Tenerife" mehr Raum zu geben. Es hält es für möglich, daß dieses Manöver die nicht sehr umfangreiche Rückwärtsfahrt des MS "Sigdal" voll aufgefangen und bereits zu einer Vorausfahrt in das nördliche Fahrwasser von der Richtfeuerlinie weg geführt hatte, als MS "Tenerife" sich näherte. Das Berufsgericht unterliegt keinem Denkfehler, wenn es für nicht erwiesen hält, MS "Sigdal" habe in diesem Zeitpunkt Rückwärtsfahrt in das südliche Fahrwasser gemacht.

MS "Sigdal" drehte zum Zwecke des Kompensierens. Hierzu war das Schiff so zu legen, daß sich das Peildeck tunlichst ständig auf der Richtfeuerlinie Stadersund befand, um eine feststehende Richtung (rw 345,3 Grad) zu haben. Eine solche Drehung des Schiffs konnte als "Drehmanöver auf der Stelle" nur dadurch bewirkt werden, daß notfalls mehrfach mit der Maschine "VV" und "VR" bei entsprechender Ruderlage gearbeitet wurde (vgl. Woerdemann, Dampfermanöver, 2. Aufl. S. 130; Koch-Kluge, Manövrieren im Hafen, auf See usw. S. 41). Es war hiernach nicht zu vermeiden, daß das Schiff während der Drehung eine Vorwärts- oder Rückwärtsbewegung ausführte. Jedoch wurde diese nach dem Zweck des Drehens so klein wie möglich gehalten und höchstens eine Öffnung der Richtfeuer um 1 Grad nach jeder Seite während des Kompensierens zugelassen. Das Berufsgericht konnte hiernach trotz des sieben Minuten dauernden "VR"-Manövers der Maschine eine "entschiedene Rückwärtsfahrt" des Schiffes als nicht erwiesen ansehen. Die Revision beachtet nicht, daß das Schiff vorher zehn Minuten mit "VV" in die Drehung gelaufen war und das Rückwärtsmanöver nicht bei Stillstand begann. Es diene nicht

der Rückwärtsfahrt, sondern hatte den Zweck, die Vorausfahrt abzufangen und die weitere Drehung über StB auf begrenztem Raum zu ermöglichen. Die Leistung der Maschine bei "VR" ist zudem erheblich geringer als bei "VV". Die Maschine mußte auch erst auf Rückwärtsumdrehungen kommen. Es mag sein, daß die vom Berufungsgericht angeführte Aussage des Lotsen Ha [REDACTED] nichts für eine von ihm beobachtete Vorausfahrt des MS "Sigdal" um 18.01 Uhr ergibt und daß auch die Annahme des Berufungsgerichts, es habe noch zwei Minuten nach dem Passieren des Hecks von MS "Sigdal" bis zur Kollision gedauert, unzutreffend ist. Daraus folgt aber nicht, daß das Berufungsgericht genötigt war, den Beweis als geführt anzusehen, MS "Sigdal" sei bei der Annäherung des MS "Tenerife" rückwärts gelaufen und habe MS "Tenerife" zu einem plötzlichen harten Ausweichmanöver gezwungen. Vielmehr konnte das Berufungsgericht bei seiner Würdigung gemäß § 286 ZPO das Gegenteil für ebenso gut möglich halten und dabei die Bekundung des Lotsen Ha [REDACTED] heranziehen, er habe beim Einlaufen in die Richtfeuerlinie Stadersand diese gut offen und MS "Sigdal" an der Steuerbordseite gehabt. Im gleichen Sinne verwertbar war der Ruf des Kompensierers Harmsen während des VV-Manövers um 18.01 Uhr, nach dem das Schiff am nördlichen Tonnenstrich aus dem Fahrwasser zu geraten drohte. Das Berufungsgericht brauchte nicht zu der Überzeugung zu gelangen, dieser Ruf sei erst in den späteren Minuten des "VV"-Manövers erfolgt. Er konnte auch beim Beginn des Manövers geschehen sein, als das Schiff Fahrt voraus aufnahm, und Anlaß zu einem Rudermanöver gegeben haben. Das Berufungsgericht konnte jedenfalls ohne Verfahrensfehler zu der Ansicht gelangen, der Beweis für eine besonders gefährliche Behinderung des Passierens von MS "Tenerife" durch Rückwärtsfahrt in das Südfahrwasser sei nicht geführt.

V. Hieraus ergibt sich zugleich, daß die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung der Schwere des beiderseitigen Verschuldens nicht zu beanstanden ist. MS "Tenerife" trifft nach Ansicht des Berufungsgericht das bei weitem überwiegende Verschulden, so daß es eine Verteilung des Schadens im Verhältnis 7 : 1 für angemessen erachtet hat. MS "Sigdal" war in etwa 1,8 sm Entfernung als kompensierendes Schiff erkannt worden. Es lag bei der Annäherung noch schräg im Fahrwasser in der Nähe der Richtfeuerlinie und machte keine Fahrt voraus. Sollte MS "Tenerife", wie die Revision darzutun sucht, angenommen haben, das Fahrwasser in der Nähe der Richtfeuerlinie werde bis zum Passieren geräumt sein, so wäre dies ohne jeden Anhalt im Verhalten des MS "Sigdal" geschehen. Das Fehlen des Lichtzeichens, auf das die Revision verweist, hätte möglicherweise zu dieser Annahme führen können, wenn das Licht anfänglich gezeigt, aber dann weggenommen worden wäre. Außer dem Signal "Ich gehe rückwärts" hat MS "Sigdal" keine Schallsignale gegeben. Es mußte damit gerechnet werden, daß das Drehen des 204 m langen Schiffs im beengten Fahrwasser längere Zeit in Anspruch nehmen werde und daß dem Heck durch energische Rudermanöver auszuweichen war. Erfahrungsgemäß ist Vorbedingung für das Gelingen solcher Manöver auf begrenztem Raum, daß sie mit möglichst geringer Fahrt ausgeführt werden (Woerdenmann aaO S. 129). In Übereinstimmung mit dem Seeamt hat das Berufungsgericht die volle Marschfahrt von 13 kn bis 30 sec. vor der Kollision als bei weitem zu hoch und als die eigentliche Unfallursache betrachtet. MS "Tenerife" hat somit gegen die Vorschrift des § 32 SSchSO verstoßen, die das Fahren mit größter Vorsicht und nötigenfalls mit mäßiger Geschwindigkeit anordnet. Ein Rechtsirrtum tritt nicht zutage, wenn demgegenüber das Verschulden des MS "Sigdal" nur als leichtes Mitver-

schulden bewertet worden ist. Das Berufungsgericht brauchte insbesondere die Unterlassung des Lichtzeichens am Heck nicht als schwerwiegend einzuschätzen, wie es die Revision für richtig hält. Das Berufungsgericht hat festgestellt, MS "Tenerife" habe wegen der Nichterkennbarkeit des dunklen Hecks einen zu weit nördlich liegenden Punkt für das Ausweichmanöver in Betracht gezogen. Die Führung von MS "Tenerife" ist also gerade nicht durch die Unsicherheit der Lage des Hecks zu einem zu weit nach Backbord in das Südfahrwasser gerichteten Kurs veranlaßt worden. Das rechtzeitige Aufdrehen nach Steuerbord, um an "Berger V" vorbeizukommen, ist nicht durch einen schuldhaft herbeigeführten zu harten Backbord-Kurs erschwert worden. Die durch das bewegte Licht angezeigte genaue Lage des Hecks hätte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts MS "Tenerife" allenfalls veranlaßt, die Geschwindigkeit bereits frühzeitiger herabzusetzen. Wegen der Schräglage des MS "Sigdal" wäre aber der Abstand des Lichtzeichens von den beleuchteten Achterschiffs-Aufbauten auf MS "Tenerife" nur verkürzt zu beobachten gewesen. Diese befanden sich zudem als Achterschiffsaufbauten in der Nähe des Hecks, so daß das Lichtzeichen keine wesentlich südlichere Lage des Hecks ergeben hätte. MS "Tenerife" ist auch ohne Schwierigkeit am Heck des MS "Sigdal" vorbeigekommen und hätte auch den Schleppzug klar passieren können, wenn nicht die zu hohe Geschwindigkeit und das unnötig harte Backbord-Rudermanöver das Schiff zu weit in das südliche Fahrwasser gebracht hätten.

Die Unterlassung schnelleren Raumgebens durch MS "Sigdal" ist ebenfalls ohne Rechtsirrtum vom Berufungsgericht nur als geringes Mitverschulden betrachtet worden. Bei einer Fahrwasserbreite von 400 m blieb MS "Tenerife" auch bei einer Lage des an üblicher und empfohlener Stelle kompensierenden Schiffs

in der Nähe der Richtfeuerlinie genügend Platz für ein rechtzeitig unter Herabsetzung der Fahrtstufe eingeleitetes Ausweichmanöver ohne Gefährdung der Gegenkommer, die das Fahrwasser nicht bis zur Richtfeuerlinie in Anspruch nahmen. MS "Sigdal" hat also die durchgehende Schifffahrt nicht in grober Weise behindert und auch nicht durch überraschende Manöver MS "Tenerife" zu einem Hart-Ruderlegen gezwungen. Die Bemessung des Schuldanteils auf $1/8$ verletzt nicht § 736 HGB. Der in Höhe der Hälfte des an die Geschädigten gezahlten Betrages erhobene Ausgleichsanspruch ist also zutreffend in Höhe von $1/4$ dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden.

VI. Die Revision und die Anschlußrevision erweisen sich hiernach als unbegründet. Beide Rechtsmittel waren daher zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97, 101 ZPO.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck