

23. 1. Beweislast für die Verschuldung bei Schiffskollision, wenn das Schiff des Klägers beim Zusammenstoße sich wieder auf der innezuhaltenden Kurslinie befand.

2. Ist die Präsumtion, die Abweichung des Schiffers von den Vorschriften der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 habe den Zusammenstoß herbeigeführt, gerechtfertigt, wenn die Abweichung sich für den Fall als eine schuldvolle darstellte, daß das andere Schiff sich thatsächlich so bewegte, wie es der Schiffer nach dem von dem anderen Schiffe schuldvoll hervorgerufenen Anschein beurteilte?

3. Wie hat sich der zum Ausweichen verpflichtete Schiffer zu verhalten, wenn sein Kurs den eines Kriegsgeschwaders kreuzt, dessen Schiffe sich in geringer Entfernung hintereinander bewegen?

4. Ist der Schiffer entschuldigt, wenn er mit seinem Schiffe nach der Sachlage fährt, wie sie ihm ohne Verschulden abweichend von der Wirklichkeit erscheint?

5. Wann liegt unmittelbare Gefahr im Sinne der Kaiserl. Verordnung (Artt. 2. 3) vor, und beschränkt sich diese auf die Sicherheit des eigenen Schiffes?

6. Wann war die Abweichung von den Vorschriften der Kaiserl. Verordnung zur Abwendung unmittelbarer Gefahr notwendig?

7. Höhe der Zinsen der Entschädigungssumme.

I. Civilsenat. Urt. v. 7. Juli 1888 i. S. des Reichsfiiskus (Rl.) w. den Norddeutschen Lloyd (Bekl.). Rep. I. 137/88.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Am 3. September 1884 erfolgte nachmittags 1 $\frac{1}{2}$ Uhr in der Nordsee vor der Jade bei klarem Wetter und ruhiger See ein Zusammenstoß zwischen S. M. Schiff „Sophie“ (Kommandant Korvettenkapitän St.)¹⁾“²⁾ dem der Aktiengesellschaft Norddeutscher Lloyd gehörigen Dampfer „Hohenstaufen“, geführt vom Kapitän W. Beide Schiffe sind beschädigt.

Der Vorgang war nach dem Thatbestande des von dem klagenden Reichsfiskus mit der Revision angegriffenen Berufungsurtheiles, welches die Entschädigungsforderung des Reichsfiskus abgewiesen hatte, dieser:

„Der 107 m lange und 12 m breite Schraubendampfer „Hohenstaufen“ hatte Bremerhafen am 3. September 1884 vormittags zu einer Reise nach Baltimore verlassen. Etwa 1 Uhr 25 Minuten wurde bei der Schlüsseltonne gestoppt und der Lotse abgesetzt. Kapitän W. setzte dann seinen Kurs nach dem Kompaß West-Nordwest- $\frac{1}{2}$ West und ließ die Maschine mit voller Kraft vorwärts gehen. Die Geschwindigkeit des „Hohenstaufen“ bei voller Kraft ist zwölf Seemeilen. Es bedarf mehrerer Minuten, bis das Schiff nach erfolgtem Stoppen diese Geschwindigkeit erlangt. Sie war noch nicht voll erreicht, sondern das Schiff lief erst mit reichlich elf Meilen Fahrt, als Kapitän W. durch das seinen Kurs fast rechtwinkelig von Steuerbord nach Backbord kreuzende, in Kiellinie fahrende Übungsgeschwader deutscher Kriegsschiffe, in welchem die Korvette „Sophie“ als drittes Schiff fuhr, zum Ausweichen genötigt wurde.

Das erste der Geschwaderschiffe, die sich damals noch sämtlich an Steuerbordsseite des „Hohenstaufen“ befanden, war die „Baden“, dann folgte in dem für die Formation in Kiellinie den Kriegsschiffen befohlenen Abstände von 400 m (von Großmast zu Großmast) die „Württemberg“. Zwischen dieser und der dann folgenden „Sophie“ war der Abstand ein größerer und betrug in dem hier gedachten Augenblicke noch etwa 500 m. Das Geschwader war in die Kiellinie erst kurz zuvor aus einer anderen Formation übergegangen, und die „Sophie“ war absichtlich zurückgeblieben, um das vorauslaufende Schiff erst in die richtige Position gelangen zu lassen. Den dadurch entstandenen größeren Abstand von der „Württemberg“ war die „Sophie“ um die hier in Rede stehende Zeit

gerade bemüht, durch verstärkte Fahrt wieder auszugleichen. Sie lief deshalb mit einer Geschwindigkeit von etwa 13 Knoten, während „Baden“ und „Württemberg“ sich mit ca. 9 Knoten Fahrt bewegten. Die drei genannten Schiffe bildeten bei den derzeitigen Gefechtsübungen des Geschwaders eine taktische Einheit: das erste Treffen. In einem damals etwa noch 1000 m betragenden Abstände hinter der „Sophie“ folgten ebenfalls in Kiellinie, den Rückzug des ersten Treffens deckend, als zweites Treffen die „Bayern“ und die „Sachsen“ und dahinter in Dwarzlinie die eine verfolgende feindliche Flottenabteilung markierenden Schiffe „Mars“ und „Ariadne“. Der Kurs des Geschwaders war Südsüdwest.

Da Kapitän W. ein sah, daß er nicht mehr vor dem Geschwader passiren konnte, so kommandierte er, als er die „Baden“ ungefähr gerade voraus hatte, „Ruder Backbord“, um an geeigneter Stelle zwischen den Kriegsschiffen hindurchzufahren. Als geeignet hierfür erschien ihm in jenem Augenblicke der Raum zwischen dem zweiten und dritten Schiffe, und demgemäß gab er, während der „Hohenstaufen“ unter Backbordruder langsam nach Steuerbord abfiel, sobald das Heck der „Württemberg“ den Bug seines Schiffes klarierte, das Kommando „Stüzt“. Bevor aber noch dieser Befehl ganz zur Ausführung gebracht war, ließ er schon das Kommando „Ruder Hartbackbord“ folgen, da es ihm angesichts der raschen Fahrt der Geschwaderschiffe doch sicherer erschien, noch weiter nach Steuerbord zu drehen und statt, wie anfänglich beabsichtigt, zwischen dem zweiten und dritten Schiffe — d. h. vor der „Sophie“ vorüber — lieber in dem größeren Zwischenraume zwischen dem dritten und vierten Schiffe — also hinter der Sophie herum — die Durchfahrt zu gewinnen. In dem Augenblicke, als das Kommando „Stüzt“ kam, hatte der am Ruderhause postierte zweite Offizier des „Hohenstaufen“ nach dem Kompaß gesehen und bemerkt, daß das Schiff ca. $2\frac{1}{2}$ Strich von dem vorher West-Nordwest- $\frac{1}{2}$ West gesteuerten Kurse abgefallen war.

Auf der „Sophie“ hatte man inzwischen die vom „Hohenstaufen“ unter Backbordruder ausgeführte Wendung, mit welcher der Moxddampfer $2\frac{1}{2}$ Strich nach Steuerbord gedreht war, nicht wahrgenommen. Man stand an Bord der Korvette unter dem Eindrucke, als wolle der „Hohenstaufen“, ohne seinen Kurs über-

haupt zu verändern, zwischen der „Württemberg“ und der „Sophie“ durchfahren. Unter diesem Eindrucke kommandierte Korvettenkapitän St., nachdem er zuvor das Avertissement „Klar Ruder Hartbackbord zu legen“ gegeben hatte: „Ruder Hartbackbord“. Die Ruderkommandos der Kaiserl. Marine beziehen sich auf die Richtung, nach welcher die Ruderpinne gelegt werden soll. Das gegebene Kommando entsprach also dem auf Kauffahrteischiffen üblichen „Hartsteuerbord“. Kurz bevor dies Kommando erfolgte, war auf der „Sophie“ der Abstand vom Großmast der vorausdampfenden „Württemberg“ durch Winkelmessung auf 450 m gepeilt worden.

Als auf der „Sophie“ in Ausführung des gegebenen Kommandos das Ruder etwa zehn Grad nach Backbord (im Sinne der Kaiserl. Marine) übergedreht und das Schiff im Abfallen nach Backbord begriffen war, bemerkte man, daß der „Hohenstaufen“ sich in rascher Drehung nach Steuerbord befand. Kapitän St. ließ nun das Ruder sofort stützen und (im Sinne der Marine) nach Hartsteuerbord umlegen.

Das Ausweichen der „Sophie“ nach Backbord wurde auf dem „Hohenstaufen“ bemerkt, und insofgedessen ließ Kapitän W. in der Annahme, daß die Korvette hinter ihm herumgehen werde, das eben zuvor noch Hartbackbord gelegte Ruder seines Schiffes wieder umlegen, indem er „Steuerbord“ und gleich darauf „Hartsteuerbord“ kommandierte. . . . Die „Sophie“ ging inzwischen, dem umgelegten Ruder gehorchend, wieder auf den Geschwaderkurs zurück und fiel bis zur Kollision noch etwas (wieviel steht nicht fest) über die Geschwaderlinie hinaus nach Steuerbord ab.

Auch dies Zurückgehen der Korvette auf den verlassenen Kurs wurde von Kapitän W. bemerkt, doch schien ihm für den „Hohenstaufen“ jetzt eine nochmalige Veränderung des Ruders nicht mehr thunlich. Er ließ das Ruder Hartsteuerbord liegen und gab in die Maschine den Befehl „Stopp und volle Kraft rückwärts“.

Bereits zugleich mit dem Wiederumlegen des Ruders der Korvette von Backbord nach Hartsteuerbord (im Sinne der Marine) hatte Korvettenkapitän St. für die Maschine das Kommando „Langsam“ gegeben und darauf hintereinander: „Halt“ — „Halbdampf rückwärts“ — „Vollampf rückwärts“ — „Alle Kraft rückwärts“ und „Schotten dicht!“ befohlen. Die Befehle sind sämtlich

rasch zur Ausführung gelangt. Dadurch wurde die Fahrt des Schiffes bis zum Momente des Zusammenstoßes von ca. 12 bis 13 Knoten auf $1\frac{1}{2}$ Knoten zurückgebracht.

Die aus voller Fahrt voraus auf volle Kraft rückwärts umgesteuerte Maschine des „Hohenstaufen“ hat erst etwas später als die der „Sophie“ rückwärts gearbeitet und die Fahrt des Schiffes bis zur Kollision von ca. 10 bis 11 Meilen auf 4 bis 5 Meilen ermäßigt.

Da der von Augenzeugen bekundete Fahrverlust beider Schiffe mit der aus den Beschädigungen der Schiffe nach Maßgabe des Winkels, unter welchem, und des Körpergewichtes, mit welchem sie zusammenstießen, von sachverständiger Seite auf ca. 6 Seemeilen berechneten Gesamtgeschwindigkeit der aufeinander geprallten Körper im Momente ihrer Berührung zusammenstimmt, so ist es von keiner Seite bestritten, daß der „Hohenstaufen“ mit 4 bis 5 Meilen Fahrt, die „Sophie“ nur mit 1 bis 2 Meilen zur Kollision gelangte.

Diese zu vermeiden, war durch die angegebenen Manöver nicht mehr gelungen, der „Hohenstaufen“ traf die „Sophie“ an Backbord hinter den Fockwanken in einem Winkel von 51 Grad und stieß ihr ein meterbreites Loch, das sich bis tief unter die Wasserlinie erstreckte, in die Seite, während sein eigener Bug oberhalb der Wasserlinie schwer beschädigt wurde.

Wie die „Sophie“ im Momente der Kollision angelegen hat, steht nicht mit voller Sicherheit fest. Doch sind die Parteien darüber einig, daß die Korvette mindestens schon wieder im Geschwaderkurs (Südsüdwest) lag und höchstens einen Strich westlicher gelegen haben kann. Auch darüber herrscht Einverständnis, daß die Kollision noch eine Strecke in Nordnordost von dem Punkte stattfand, wo der verlängerte Nordwestkurs, auf welchem der „Hohenstaufen“ in dem kritischen Momente, als Kapitän Winter „Partbackbord“ kommandierte, angelegen hatte, die Geschwaderlinie geschnitten haben würde.“

Aus den Gründen:

1. „Das Berufungsurteil stellt die Thatsache in den Vordergrund, daß die Korvette „Sophie“ von ihrem Kurse nach Backbord abgewichen sei, zu einer Zeit, wo dies nach Artt. 22. 23 der Kaiserl. Verordnung nur geschehen durfte, wenn es zur Abwendung unmittelbarer

Gefahr notwendig war. Man habe daher klägerischerseits, um mit der Klage durchzudringen, nicht nur dem Kapitän B. in der Navigation des Hohenstaufen ein Verschulden nachzuweisen, sondern auch darzulegen, daß für das regelwidrige Verhalten der „Sophie“ die ausnahmsweise dazu berechtigende Voraussetzung vorgelegen habe, oder daß jenes rasch wiederaufgegebene Abweichen vom Kurse für die nachfolgende Kollision ohne Kausalität geblieben sei. Was diese Verteilung der Beweislast anlangt, so ist es ja richtig, daß die oberstgerichtliche Judikatur bei Beurteilung der Verfehlungen gegen die Kaiserl. Verordnung und danach erfolgter Kollision einen Exculpationsbeweis, nicht einen Inculpationsbeweis fordert. Allein um die richtige Anwendung für diesen festzuhaltenden Satz zu finden, ist es rätlich, die Anwendungsfälle etwas schärfer ins Auge zu fassen.

In einem Urteile des Reichsoberhandelsgerichtes vom 1. Februar 1878,

vgl. Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 23 Nr. 65 S. 187, ist die rechtliche Vermutung zur Anwendung gebracht, daß, wenn zum Schutze gewisser Interessen denjenigen, welche in die Lage kommen können, dieselben zu schädigen, ein bestimmtes Verhalten zur Pflicht gemacht ist, die Entschädigungsklage der gleichwohl Verletzten keiner weiteren Begründung bedarf, als der Berufung auf die erfolgte Beschädigung und das äußerliche Zuwiderhandeln des Beklagten gegen die gesetzliche Vorschrift. Ob von dieser Vermutung Gebrauch gemacht werden kann, hängt davon ab, ob derartige faktische Umstände als gewiß, mithin eines Beweises nicht bedürftig, vorliegen, daß darin jenes äußerliche Zuwiderhandeln des Beschuldigten zu erblicken ist. Wo dies der Fall, darf der Beschädigte nicht mehr mit einem Beweise belastet werden, und dem Beklagten ist nur nachzulassen, nach Maßgabe desjenigen, was er zu seiner Rechtfertigung vorgebracht hat, den Beweis zu führen, daß die Verletzung der gesetzlichen Vorschrift durch, von ihm unabhängige kausale Ereignisse oder durch ein Verschulden der Beschädigten selbst bewirkt worden sei.

Im Falle Bd. 18 Nr. 80 war ein Dampfschiff nicht, wie es vorgeschrieben, dem Segelschiffe aus dem Wege gegangen, sondern es hatte dasselbe angerannt und zum Sinken gebracht. Diese Umstände genügten, um die Vermutung anzuwenden.

Im angezogenen Falle Bd. 23 Nr. 65 war das anstoßende Schiff dem angestoßenen nachgefahren. Es wurde ausgesprochen, daß es sich demselben nur soweit nähern durfte, daß für das andere Schiff keine Gefahr eintrat. Dem Schiffe des Beklagten, welcher verurteilt wurde, waren mehrere Schiffe vorausgefahren. Es wurde ausgesprochen: Macht eine Mehrzahl in der Nähe fahrender Schiffe das Überholen eines voranfahrenden Schiffes schwierig und bedenklich, so muß das schneller fahrende Schiff mit dem Überholen bis dahin warten, wo jede Schwierigkeit und Gefahr aufgehört hat.

Wendet man diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, so bietet den natürlichen Ausgangspunkt für das unbefangene Urteil der äußere Vorgang. Die „Sophie“ befand sich, als sie angerannt wurde, wieder in der Linie desjenigen Kurzes, welchen sie bei eintretender Kollisionsgefahr nach Art. 22 der Kaiserl. Verordnung einzuhalten hatte, sie war sogar etwas darüber hinaus nach Westen abgewichen. Sie war nur vorher und während weniger Sekunden ein wenig östlich vom Kurse abgewichen, aber auf demselben sofort wieder zurückgefallen. Der „Hohenstaufen“ hatte die „Sophie“ von Anfang an an der Steuerbordseite, er wollte ihren Kurs kreuzen. Er mußte ihr also aus dem Wege gehen. Statt dessen ist er ihr in den Weg gelaufen und hat sie angerannt.

Nach dem objektiven Sachverhalte hat nicht die „Sophie“, sondern der „Hohenstaufen“ die Kollision herbeigeführt, weil er in die Kurslinie der „Sophie“ hineingerannt ist, während er nach Art. 16 der Kaiserl. Verordnung aus dem Wege gehen mußte. — Prima facie liegt die Verschuldung des Führers des „Hohenstaufen“ zu Tage, wenn die Beklagte nicht Umstände nachzuweisen vermag, durch welche ihr Kapitän entschuldigt wird. Und nach Artt. 451, 736 H.G.B. ist die Beklagte für den durch das Verschulden des Kapitäns erwachsenen Schaden verantwortlich, wenn sie nicht zu erweisen vermag, daß der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt ist (Art. 737 H.G.B.). Wieweit der Beklagten hierbei die in den angezogenen Urteilen verwertete rechtliche Vermutung wegen einer etwa anzunehmenden Verfehlung der „Sophie“ zu gute kommt, das wird unten zu erörtern sein. Den Ausgangspunkt für die richterliche Entscheidung kann diese Erörterung nicht bilden. . . .

Nun hat allerdings das Berufungsurteil angenommen, daß einer-

teils der Schiffer des Dampfers „Hohenstaufen“ entschuldigt sei und andererseits den Korvettenkapitän St. ein Verschulden treffe. Allein beide Annahmen beruhen auf Gesetzesverletzung.

2. Zunächst beruht die erste Annahme, durch welche das Verhalten des Kapitäns W. entschuldigt wird, auf einer gänzlichen Verkennung einerseits der Sachlage, andererseits der Pflichten eines Schiffers.

Nach dem feststehenden Sachverhalte hatte der Kapitän W., als er das Kommando „Backbord“ gab, den Entschluß gefaßt, zwischen dem zweiten Schiffe des in Kiellinie dampfenden Geschwaders und dem dritten Schiffe, der „Sophie“, hindurchzufahren. Er hat bis dahin, wo das zweite Schiff passierte, diesen Entschluß nicht aufgeben, denn er hat bis dahin kein anderes Kommando gegeben. Er hat vielmehr den Entschluß festgehalten. Denn er hat, eben als die „Württemberg“ passiert war, das Kommando: Stüßt das Ruder (oder „steady“, oder „Recht so“) erteilt, um die Durchfahrt auszuführen. Nun glaubt sich das Berufungsgericht auf die Aussage des Kapitäns St. und auf das Gutachten der Sachverständigen Js. und Jn. dafür berufen zu dürfen, daß ein solches Passieren nach den Umständen des Falles dem Kapitän W. zur Zeit als ohne Gefahr ausführbar erscheinen durfte.

Die Aussage des Kapitäns St. enthält aber nicht mehr als dies, daß die Entfernung der Kriegsschiffe so groß war, daß nach Erachten des St. ein großer Dampfer zwischen „Württemberg“ und der „Sophie“ unbedenklich habe hindurchfahren können, daß Schiffer häufig gezwungen seien, zwischen Schiffen hindurchzufahren, welche weit geringer voneinander entfernt sind. Und die beiden genannten Sachverständigen sagen an der vom Berufungsgerichte angezogenen Stelle nicht mehr, als daß es ihre übereinstimmende Ansicht sei, daß man dem Schiffer W. keinen irgendwie begründeten Vorwurf machen könnte, daß er den Gedanken hegte und die Anstalten zur Ausführung des Gedankens traf, zwischen „Württemberg“ und „Sophie“ die Geschwaderlinie zu passieren.

Diese sehr allgemeinen Urteile berühren indessen den für die Beurteilung der Diligenz des Schiffers wesentlichsten Punkt nicht. Und das Berufungsurteil durfte sich einer Erörterung dieses sich einer eingehenden Untersuchung von selbst darbietenden sehr wichtigen Punktes

nicht durch Berufung auf jene allgemein gehaltenen Aussprüche entziehen. Indem es sich dieser Erörterung entzogen hat, ist es zu unhaltbaren Resultaten gelangt.

Die Beurteilung der Frage, ob es für einen Dampfer von 107 m Länge unbedenklich oder gefährlich ist, zwischen zwei sich hintereinander fortbewegenden Dampfern hindurchzufahren, hängt nämlich nicht allein von der Größe dieser Entfernung und der Schnelligkeit der Dampfer, sie hängt noch von einem zweiten Umstande ab. Das ist der Ausgangspunkt der Durchfahrt. Der Zwischenraum war hier gegeben durch die Entfernung des Heck der „Württemberg“ von dem Vordersteven der „Sophie“. Dieser soll zur kritischen Zeit 370 m betragen haben. Der Ausgangspunkt der Durchfahrt war aber der Punkt, auf welchem der „Hohenstaufen“, mit seinem Vordersteven anlangte, als die „Württemberg“ mit ihrem Heck eben passiert war. Lag dieser Ausgangspunkt dem Durchschnittspunkte der verlängerten Linie des Kurzes des „Hohenstaufen“ und der Kurmlinie der „Sophie“ nahe, so mochte der Hohenstaufen ohne Kollisionsgefahr frei passieren. Hätte z. B. der „Hohenstaufen“, ohne eine Kollision mit der „Württemberg“ herbeizuführen, an diese so nahe heraufahren dürfen, daß er zu dem bezeichneten Zeitpunkte nur etwa 100 m von dem Punkte, in welchem er den Kurs der „Sophie“ zu schneiden hatte, mit seinem Vordersteven entfernt war, so würde er die 100 m und 107 m seiner eigenen Länge bei einer Fahrgeschwindigkeit von 11 Knoten in etwa 37 Sekunden passiert haben. In diesen 37 Sekunden wäre aber die „Sophie“ mit ihrer Fahrgeschwindigkeit von 13 Knoten dem Kreuzungspunkte erst um etwa 247 m näher gekommen. Anders stellte sich aber die Situation, als der „Hohenstaufen“ thatsächlich an jenem Ausgangspunkte anlangte. Nach der Berechnung der von dem Landgerichte gehörten Sachverständigen, welcher das Berufungsurteil im wesentlichen folgt, betrug die Entfernung des „Hohenstaufen“ von dem Kreuzungspunkte 440—450 m, der Abstand der schneller fahrenden „Sophie“ von demselben Ausgangspunkte aber nur 430 m, beides wohl von der Mitte der Schiffe gerechnet. Gleichwohl hatte der „Hohenstaufen“ auf seiner ganzen Fahrt von dem Punkte ab, wo er die „Baden“ an Steuerbord gerade voraus hatte, bis zu jenem Ausgangspunkte den Entschluß der Durchfahrt festgehalten, und er hatte die Durchführung dieses Entschlusses dadurch vorbereitet, daß er

Backbord kommandiert hatte. Überzeugte er sich erst jetzt davon, daß die Durchfahrt nicht auszuführen sei, so sah er sich nun einer Zwangslage gegenüber, welche die Folge eines in seinen Konsequenzen nicht überschlagenen Unternehmens war.

Seine Fahrt fortsetzen konnte der „Hohenstaufen“, nachdem die Kreuzung der Kurslinie der „Sophie“ ausgeschlossen war, nur auf zwei Wegen. Entweder so, daß er das Ruder nach Steuerbord drehte, mit seinem schnelleren Kurse der „Württemberg“ folgte, sich derselben näherte, und wenn er die den Durchgang zulassende Annäherung erreicht hatte, hinter dem Heck derselben herumging. Ob das bei der gegebenen Sachlage ausführbar war, kann auf sich beruhen. Anstalten zu diesem Manöver hat Kapitän W. nicht gemacht, es erhellt auch nicht, daß es je in seiner Absicht gelegen hätte, in dieser Weise seinen Weg zu verlängern. Oder der „Hohenstaufen“ mußte den Kurs hinter der „Sophie“ herumnehmen. Konnte er das letztere nicht mehr, so hätte er müssen sofort stoppen und rückwärts schlagen, wozu er auch keine Anstalten gemacht hat.

Allein, ob er noch nach Steuerbord ausweichen konnte, hing eben von der Sachlage ab, in welche sich der Schiffer W. ohne Überlegung hineingetrieben hatte. Je geringer die Entfernung zwischen dem oben bezeichneten Ausgangspunkte einer beabsichtigten Durchfahrt und dem Kreuzungspunkte der Kurslinie der „Sophie“ sich stellte, um so günstiger war die Aussicht, die Durchfahrt ohne Gefahr bewirken zu können, um so geringer aber andererseits die Aussicht, durch eine Rechtsdrehung hinter der „Sophie“ herumzukommen. Das Seeamt und die Sachverständigen haben bei der von ihnen angenommenen Entfernung von etwa 440—450 Meter, in welcher sich tatsächlich der „Hohenstaufen“, als er bei jenem Ausgangspunkte anlangte, befand, geurteilt, der „Hohenstaufen“ habe die Rechtsdrehung ohne Kollision noch unternehmen können. Das Oberseeamt hat eine Entfernung von 147 m angenommen, bei welcher die Rechtsdrehung ausgeschlossen war.

Nun giebt es zwischen 147 m und 440 m viele Zwischenpunkte, welche für beides, sowohl die Durchfahrt wie die Rechtsdrehung, bedenklich sind, wenn sie nicht gar beide als unausführbar ausschließen.

Weil das der Fall ist, durfte der Kapitän W. den Plan, die Geschwaderlinie zu durchbrechen, nicht fassen und nicht festhalten, wenn

er nicht imstande war, den Kurs seines Schiffes so einzurichten, daß er mit völliger Bestimmtheit im voraus den Punkt kannte, auf welchem er anlangte, wenn die „Württemberg“ mit ihrem Heck an ihm vorüberging. Er durfte diesen Punkt nur so wählen, daß er eine Kollision und eine Kollisionsgefahr weder mit der „Württemberg“ noch mit der „Sophie“ herbeiführte. Er durfte sich auf das Unternehmen nicht einlassen, wenn er nicht befähigt war, einen bestimmten Punkt im voraus zu berechnen und den berechneten Punkt zu erreichen. Er durfte sich namentlich nicht auf eine allgemeine Schätzung verlassen, um es innerhalb der Grenzen, welche eine allgemeine Schätzung zuläßt, dem günstigen Zufalle zu überlassen, an welchem örtlichen Punkte er in dem kritischen Zeitpunkte ankam. Er lief sonst Gefahr, daß dieser Punkt ein solcher war, welcher weder die Durchfahrt noch das Ausweichen nach rechts zuließ, oder welcher doch das eine oder das andere bedenklich machte. Er hatte dann die Kollisionsgefahr geschaffen.

Denn einerseits war der Schiffer W. derjenige, welcher in jedem Falle den seinen Kurs kreuzenden Schiffen, welche er auf der Steuerbordseite hatte, ausweichen mußte. Andererseits war er in der Lage, die ganze Situation bei hellem Tage zu überschauen und bei ruhigem Wetter und sonst ungehinderter Fahrt sich danach einzurichten. Hatte er ein Schiff sich gegenüber, so mußte er seine Fahrt mit Rücksicht auf dieses eine Schiff einrichten, hatte er mehrere Schiffe sich gegenüber, so mußte er mit der Thatsache rechnen, daß dort mehrere Schiffe fuhren.

Vgl. die oben angezogenen Entsch. des R.D.G.'s Bd. 23 Nr. 65 S. 186.

Liesien diese Schiffe in einer bestimmten Richtung und in einer gegebenen Entfernung, so hatte er bei seiner Fahrt diese Thatsache zu berücksichtigen. Waren es Schiffe der deutschen Kriegsmarine, welche in ihren Bewegungen von dem Kommando eines gemeinschaftlichen Geschwaderchefs abhängen, so war darauf Rücksicht zu nehmen. Das ist alles so völlig selbstverständlich, daß, wenn auch Art. 24 der Kaiserl. Verordnung dem Schiffer die Beobachtung der Vorsichtsmaßregeln beföhle, welche durch die besonderen Umstände des Falles geboten sind, die Erinnerung an die Pflichten des Amtes, welchem die Fürsorge für Menschenleben und fremdes Gut anvertraut sind, genügt,

um daraus jene Konsequenzen zu ziehen, welche ein pflichtgetreuer Schiffer selbst zu ziehen hat.

Verfehlt ist die Erörterung, welche das Berufungsgericht darüber anstellt, daß die Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 den Begriff eines Geschwaders nicht kenne, welchem als einer geschlossenen Einheit auszuweichen wäre. Nicht darum handelt es sich, wie das einzelne Schiff sich zu verhalten hat, wenn die Kollisionsgefahr eingetreten ist. Die Herbeiführung einer Kollisionsgefahr hatte der Schiffer W. von vornherein zu vermeiden. Und in dieser Beziehung ist der Ausführung des Oberseeantes durchaus beizutreten, daß der Schiffer den Evolutionen eines Kriegsgeschwaders, wenn irgend möglich, fern zu bleiben hat, da jeden Augenblick ein ihm unbekannter Befehl des Geschwaderchefs die eigenen Absichten des Schiffers hinsichtlich des Ausweichens vereiteln und für ihn und andere Schiffer zur Gefahr werden kann. Daß die Beobachtung dieser Vorsichtsmaßregel überhaupt undurchführbar wäre, weil etwa von Seiten der Kriegsmarine dem Verkehre erheblich erschwerende Hindernisse in den Weg gelegt werden möchten, daß etwa eine viel befahrene Meeresstraße durch ein manövrierendes Kriegsgeschwader geraume Zeit gesperrt würde, ist von vornherein nicht zu erwarten. Revisionsbeklagte selbst citiert den §. 33 Abs. 4 der Instruktion für den Geschwaderchef, durch welche solche Benachteiligungen von vornherein ausgeschlossen werden. Im vorliegenden Falle dampfte das Kriegsgeschwader in schneller Folge in einer Richtung der Jade zu. Es konnte sich für den „Hohenstaufen“ nur um wenige Minuten handeln, wenn er das ganze Geschwader passieren ließ, und um eine noch kürzere Zeit, wenn er den breiten Raum zwischen dem dritten und vierten Schiffe zur Durchfahrt benutzte.

Zu einer Berufung auf die hochgesteigerten Anforderungen an die Promptheit und Raschheit des Verkehrs unserer Zeit — S. 24 des Berufungsurtheiles — bot dieser Fall keinen Anlaß.

Es ist hier nicht zu erörtern, ob dem Oberseeante beizutreten ist, wenn es dem Schiffer W. unter anderem auch den Vorwurf macht, daß er in seinen Handlungen in einem wichtigen Momente hin und her geschwankt, dies und jenes gewollt und nicht ganz durchgeführt habe, oder ob das Oberlandesgericht darin recht hat, wenn es an-

nimmt, der Schiffer W. habe entschlossen und dezidiert gehandelt. Auch ein Handeln der letzteren Art kann unbedacht sein.

Was das Berufungsgericht in abweichender Beurteilung sowohl von dem Seeamte als von dem Oberseeamte und von der Kammer für Handels- sachen zu Gunsten des Schiffers W. geglaubt hat geltend machen zu dürfen, hat, soweit ersichtlich, weder der Schiffer für sich, noch die Beklagte für diesen geltend gemacht. Die Geltendmachung solcher Gesichtspunkte hätte auch weit eher den Charakter einer Selbstanlage als den einer Verteidigung angenommen.

Das Berufungsurteil erörtert zunächst die Situation, in welcher sich der Schiffer W. befand, als seine Entfernung von dem Geschwader noch etwa 1000 m betrug. Es sei zweifelhaft, ob der Schiffer W. damals überhaupt Reflexionen darüber angestellt habe, ob das dritte Schiff sich dem zweiten nähern, oder ob es von demselben weiter zurückbleiben werde. Diese Erwägung ist ohne alle Bedeutung, wenn der Schiffer damals noch keinen Anlaß hatte, sich darüber schlüssig zu machen, welche Richtung er seinem Schiffe zu geben habe, je nachdem er bei größerer Annäherung sich zu entscheiden haben werde, ob er vor oder hinter dem dritten Schiffe durchgehe. Hätte er aber damals schon einen Anlaß gehabt, hierüber eine Entschließung zu treffen, so würde ihn ein sehr harter Tadel treffen, wenn er sich über die, die Ausführbarkeit seines Entschlusses bedingenden Umstände keine Reflexionen machte. Wenn sodann das Berufungsgericht glaubt annehmen zu dürfen, es werde sich nicht behaupten lassen, daß damals schon der Schiffer W. sofort habe das schnellere Tempo der „Sophie“ erkennen können, so schiffte doch der „Hohenstaufen“ dem Geschwader etwa im rechten Winkel entgegen, er konnte also die Situation klar übersehen. Sowenig es nun dem Schiffer gestattet werden kann, über die für ihn entscheidenden Vorgänge keine Reflexionen zu machen, sowenig kann es ihm nachgelassen werden, sich behufs dessen, was zu sehen oder nicht zu sehen ist, auf den Anfangszeitpunkt zu berufen, wo er nicht sehen konnte, während ihm die sich vollziehende Veränderung auf den Leib rückt. Diesen für die Beurteilung des Verhaltens des Schiffers W. wesentlichsten Zwischenzeitraum zwischen dem Zeitpunkte, wo das Geschwader noch mehr als 1000 m entfernt war, oder doch dem Zeitpunkte, wo der „Hohenstaufen“ etwa noch der „Baden“ gegenüber war, und dem Zeitpunkte, wo die

„Württemberg“ mit ihrem Heck eben passiert war, überspringt aber das Berufungsgericht, um zu dem Ausspruche zu gelangen, es könne dem Kapitän W. kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er in diesem Augenblicke die anfängliche Intention aufgegeben habe, — übergangen wird das, worüber dem Schiffer W. der schwerste Vorwurf arger Verschuldung zu machen ist, daß er jene Intention erst in diesem Zeitpunkte aufgab.

Aus den feststehenden Thatsachen, wie sie im Thatbestande dieses Urtheiles wiedergegeben sind, ergibt sich lediglich zufolge der dem Revisionsgerichte zustehenden rechtlichen Beurteilung, die Verschuldung des Schiffers W. Er hat entweder nicht gesehen, oder er hat nicht geschlossen und berechnet, wo er berechnen und schließen mußte, oder er ist herangefahren, ohne genau berechnen zu können. Alles läuft darauf hinaus, daß er einen Kurs schuldhafterweise eingerichtet und bis zu dem entscheidenden Punkte festgehalten hat, welcher ihn nicht nahe genug an das Heck der „Württemberg“ heranzuführen, um vor der „Sophie“ hindurchzufahren, und doch zu nahe, um noch, ohne die „Sophie“ zu irritieren, hinter derselben herumgehen zu können. Gleichwohl unternahm er auf Grund des ungünstigen Ergebnisses seiner schuldhaften Fahrt erst den ganz ausgeschlossenen Versuch einer Durchfahrt, dann den Versuch einer Rechtsdrehung, welcher zur Kollision führte.

Die eigene Beurteilung des Revisionsgerichtes ist hier um so unbedenklicher, als das in nautischen Dingen so erfahrene hanseatische Oberlandesgericht nach dieser gründlichsten Vorbereitung der Entscheidung keine anderen als diese gänzlich unhaltbaren Entschuldigungsgründe für das Verhalten des Schiffers W. aufzufinden vermocht hat.

3. Für den Kommandanten der „Sophie“ lag die Thatsache vor, daß der „Hohenstaufen“ auf seinen Kurs lossteuerte, daß er ihm nicht aus dem Wege ging. Wie das Berufungsgericht feststellt, nach etwa 20 Sekunden, nachdem der Kapitän W. das Kommando Hartbackbordruder gegeben hatte, in welchen Zeitraum dann zugleich die für Ausführung des Kommandos erforderliche Zeit einzurechnen sein wird, hatte der Korvettenkapitän St. nicht erkannt, daß der „Hohenstaufen“ von seinem bis dahin festgehaltenen Kurse nach Steuerbord abwich. Daß er so wenig wie die übrigen Beobachter auf den Kriegsschiffen auch nicht erkannt hatte, daß der „Hohenstaufen“ in-

folge des Backbordruders nach Steuerbordrudder abgefallen war, ist eine unerhebliche Thatsache. Denn dieses Kommando war gar nicht erteilt, um hinter der „Sophie“, sondern um hinter der „Württemberg“ und vor der „Sophie“ herumzugehen; es ist auch nicht festgestellt, daß die einfache Beibehaltung des Backbordruders geeignet gewesen wäre, hinter der „Sophie“ herumzuführen. Die Möglichkeit solcher Annahme ist auch nicht angezeigt. Das Seeamt nimmt in seiner Entscheidung an, es habe sich sehr bald nach dem Kommando Backbord herausstellen müssen, daß nur ein Legen des Ruders Hartbackbord den Hohenstaufen frei hinter der „Sophie“ hätte herumbringen können.

Es ist auch nicht festgestellt, daß den Korvettenkapitän St. darin ein Verschulden getroffen habe, daß er, 20 Sekunden nachdem das Kommando Hartbackbord auf dem „Hohenstaufen“ erteilt war, bezw. während welcher das Kommando erst ausgeführt wurde, die Wirkung der Ausführung dieses Kommandos nicht gesehen habe. Umgekehrt hebt das Berufungsurteil selbst hervor, daß das drehende Schiff nicht sofort in den Kreisbogen eintritt, sondern sich zunächst auf einer flacher ansteigenden Kurve bewegt.

Und bezüglich einer Schiffsbewegung der „Sophie“ bemerkt das Berufungsurteil an einer anderen Stelle, dies leichtsteuernde Schiff sei zwar dem Ruder schnell gefolgt; immerhin habe es aber einiger Sekunden bedurft, bevor die Wirkung dieses Rudermanövers dem Kapitän W. erkennbar werden konnte. Und ganz in Übereinstimmung damit erklärt das Seeamt in seiner Entscheidung, das Abfallen des „Hohenstaufen“ infolge des Hartbackbord gelegten Ruders konnte auf der „Sophie“ selbstverständlich erst etwas später bemerkt werden, als das Kommando erteilt ist.

In dem von dem Berufungsgerichte nicht für unentschuldigbar erklärten Glauben, daß der „Hohenstaufen“ nicht ausweichen wolle, daß derselbe vielmehr nach wie vor seinen Kurs auf den Kreuzungspunkt der Geschwaderlinie vor der „Sophie“ halte, gab der Kommandant der „Sophie“ das Marinekommando Hartbackbordrudder, um nun seinerseits aus dem Wege zu gehen.

Um nachzuweisen, daß diese Abweichung von der Vorschrift des Art. 22 eine unberechtigte gewesen sei, stellt das Berufungsurteil fest,

daß der „Hohenstaufen“ zu der Zeit, als das Kommando Hartbackbordruder gegeben wurde, noch ausweichen konnte.

Diese Feststellung und ihre ganze Begründung trifft den Punkt nicht, auf welchen es ankommt.

Nach Art. 23 der Kaiserl. Verordnung muß bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschrift stets gehörige Rücksicht auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften notwendig machen.

Das Gesetz ist eine Vorschrift für den handelnden Menschen. Es ist also völlig selbstverständlich, daß auch diese Vorschrift gegeben ist für die Einsicht des Schiffers, wie er die ihm erscheinende Sachlage zu beurteilen hat. Es wäre ein unberechtigter Gedanke, daß schlechthin nicht die Beurteilung des Schiffers nach der ihm erscheinenden Sachlage für seine Handlung maßgebend sein sollte, wie er sie in dem gegebenen Augenblicke vorzunehmen hat: wenn man vielmehr den objektiven Erfolg, wie er sich aus der nicht zu erkennenden wirklichen Sachlage ergeben hat, nachträglich allein maßgebend sein lassen wollte, um danach zu entscheiden, wie der Schiffer zu handeln hatte.

Das ist auch nicht die übereinstimmende Meinung der englischen und amerikanischen Jurisprudenz. In dem Falle „Benares“ hatte dieses Schiff seiner gesetzlichen Pflicht nicht genügt, die „Gerarda“ wich, um sich zu retten, von der ihr durch Art. 18 auferlegten Verpflichtung ab, die Kollision wurde nicht vermieden, gleichwohl erachtete der englische Court of appeal den Führer der „Gerarda“, welcher von der Regel des Art. 18 abgewichen war, für nicht schuldig. L. J. Bowen begründete das so:

The question then arises whether in this case the Rules have been disobeyed. The provisions of art. 23 are plain, and if that article stood alone it might be said that it had been infringed. But we must look also to art. 23, which is to be read with art. 18. The House of Lords points out that both are to be read by the light of s. 17 of the Merchant Shipping Act, 1873. Therefore we must see if the two articles taken together have been infringed: and it must be shewn to the satisfaction of the Court, if there has been an infringement that the circumstances of the

case made a departure from the Regulations necessary. It is not enough perhaps to shew that what the captain did was reasonable and advisable, it must be shewn to be necessary. Mr. Hall argued that succes alone should justify a departure from art. 18. With that I do not agree. . . . In truth, unless some reasonable force is given to art. 23, and to the exception it contains, a captain will have to sail with his eyes open into the jaws of death. If he obey art. 18 let us assume that it is certain death for his passengers and crew, that he has only chance still open to him, and that by disobeying the particular rule . . . I am of opinion that a departure from art. 18 is justified when such departure is the one chance still left of avoiding danger which otherwise was inevitable.

Law reports probate division vol. 9 1884 pag. 18. 19.

Wendet man diese Gesichtspunkte auf den vorliegenden Fall an, so läßt sich nicht in Abrede stellen, daß die „Sophie“ eine unmittelbare Gefahr vor sich hatte, wenn die objektive Sachlage dem entsprach, wie sie auf derselben erschien, als der Kapitän St. das Marinekommando Hartbackbord erteilte.

Wenn damals 20 Sekunden verstrichen waren, seit auf dem „Hohenstaufen“ das Kommando Hartbackbord erteilt war, so waren inzwischen die „Sophie“ auf ihrem wirklichen, der „Hohenstaufen“ auf seinem vermeintlichen Kurse bzw. etwa 130 oder 110 m vorgeritten, der beiderseitige Abstand von dem Durchschneidungspunkte der Kurse war nicht mehr 430 m und 440—450 m, sondern etwa 300 m und 330—340 m. In noch nicht einer Minute war dann der Kollisionsfall gegeben. Daß auch bei dieser Entfernung der „Hohenstaufen“, wenn er jetzt zu drehen angefangen hätte, oder daß er bei einer noch kleineren Entfernung noch hätte ausweichen können, ergibt sich aus der Feststellung des Berufungsrichters nicht. In keinem Falle war jetzt noch dem Kommandanten der „Sophie“ anzufinnen, abzuwarten, ob der „Hohenstaufen“, welcher, wie es ihm erschien, die Durchfahrt erzwingen wollte, etwa in der nächsten Sekunde seinen Kurs änderte; er durfte und mußte, solange es noch Zeit war, seinen Entschluß fassen und ausführen, die unmittelbare Gefahr abzuwenden, daß er, wie er sich vor dem Seeamte ausdrückte, bei Fest-

haltung seines Kurzes (und seiner Fahrgeschwindigkeit) den „Hohenstaufen“ in einer Minute durchschnitt.

Nun irrte sich allerdings der Kommandant der „Sophie“, wenn auch ohne sein Verschulden. Der „Hohenstaufen“ hielt nicht mehr den Kurs Nordwest inne, sondern hatte bereits seit 20 Sekunden den Grund zu einer auf der „Sophie“ noch nicht wahrgenommenen Drehung gelegt, welche den „Hohenstaufen“ aus der Kollisionsgefahr, wie das Berufungsgericht annimmt, tatsächlich herausgebracht hätte, wenn die „Sophie“ ihren Kurs und die Geschwindigkeit ihrer Selbstbewegung innegehalten hätte.

Die Folgen dieses Irrtums würde der Kläger zu tragen haben, wenn auf der anderen Seite bis dahin korrekt verfahren wäre. Wenn die begonnene Schiffsbewegung eine gewisse Zeit braucht, bevor sie dem anderen Schiffe erkennbar wird, so muß dies andere Schiff diese Gefahr der Abweichung des wirklichen von dem scheinbaren Sachverhalte tragen, wenn es von den Vorschriften der Kaiserl. Verordnung auf Grund des scheinbaren Sachverhaltes abgewichen ist, während das Schiff gegenüber die Vorschriften der Verordnung gewissenhaft erfüllt hat. Der Schiffer handelt soweit zwar der Situation, wie sie ihm erscheint, entsprechend, aber auf seinen Kopf. Das ist eben eine der Gefahren der Schiffer, zumal zur Nachtzeit.

Alein so liegt die Sache hier eben nicht. Der „Hohenstaufen“ war, wie gezeigt, eben nicht korrekt verfahren. Sein Schiffer hätte zeitig erkennen müssen, daß er mit dem von ihm innegehaltenen Kurse nicht so nahe an die „Württemberg“ herankam, daß er die Durchfahrt ohne Gefahr für die beiderseitigen Schiffe unternehmen könne. Er hätte auch erkennen müssen, daß, wenn er gleichwohl der Kurslinie des Geschwaders entgegenfuhr, er eventuell genötigt sein würde, um die „Sophie“ herum zu fahren, daß er aber dann der Kurslinie soweit fernzubleiben habe, daß die „Sophie“ rechtzeitig seine Rechtsdrehung wahrnehme. Der Führer des „Hohenstaufen“ hat weder seine prinzipiale Absicht korrekt gefaßt und durchgeführt, noch hat er die eventuelle Absicht zeitig genug gefaßt und seine Schifffahrt dementsprechend eingerichtet. Er hatte in einer für das ganze Geschwader erkennbaren Weise bei hellem Tage und ruhigem Wetter seinen Kurs so eingerichtet, daß daraus mit Sicherheit zu ersehen war, er wolle die Geschwaderlinie durchbrechen. Er hatte tatsächlich die

Absicht bis zu dem Zeitpunkte verfolgt, als die Undurchführbarkeit der Absicht für einen Seemann, welcher Entfernungen zu schätzen versteht, klar am Tage lag.

Nehme man einmal an, der Kommandant der „Sophie“ hätte nicht bloß gesehen und geschlossen, was aus den Schiffsbewegungen des „Hohenstaufen“ zu sehen und zu schließen war, er hätte auch gehört, was der Kapitän W. kommandierte, er hätte also das Kommando „steady“ verstanden: so gab ihm dies Kommando die Gewißheit, daß der Führer des „Hohenstaufen“ noch zu einer Zeit, wo bei Ausführung des Kommandos die Kollision unvermeidlich war, von den drei Wegen, welche diesem an sich offenstanden (geradeaus, links oder rechts), den Weg geradeaus wählte. An diese Erklärung hätte sich die „Sophie“, wenn sie zu ihr drang, halten dürfen.

Nun braucht der Schall eine gewisse Zeit. Das weiß aber der Sprechende so gut wie der Hörende. Darum muß er, wo er es kann, so zeitig sprechen, daß der Schall zeitig zu dem Hörenden gelangt. Hätte in dem fingierten Falle der Kommandant der „Sophie“ nach dem Kommando „Stüzt das Ruder“, als dasselbe zu ihm gedrungen war, in der Gewißheit, daß der „Hohenstaufen“ diesem Kommando entsprechend fahren würde, seine Fahrt eingerichtet, so würde sich der Ruderer des „Hohenstaufen“ nicht darauf berufen können, daß inzwischen das Kommando auf dem „Hohenstaufen“ geändert sei, wenn die „Sophie“, nachdem dies geänderte Kommando zu ihr gedrungen, der abgeänderten Sachlage entsprechend gehandelt hätte.

Ganz wie in diesem fingierten Falle liegt der tatsächliche Vorgang. Man braucht nur statt des Hörens das Sehen zu setzen. Der Führer des „Hohenstaufen“ hatte seine Absicht, die Geschwaderlinie zu durchbrechen, kund gegeben. Wenn er durch die seinem Schiffe gegebene Bewegung die Erscheinung, daß er diesen Kurs noch verfolgen, zu einer Zeit fortwirken ließ, wo die Ausführung völlig unmöglich war, wo eine Abänderung der Ausführung durch den nun erst eintretenden Beginn einer Rechtsdrehung mehr als bedenklich war, und wenn er so den Schein einer unmittelbaren Gefahr durch sein Verschulden hervorrief, so hat die Beklagte die Folge dieses Verschuldens zu tragen. Der Irrtum auf der „Sophie“ präjudiziert nun der Beklagten.

Handelte also der Korvettenkapitän St. in dem Glauben an eine unmittelbare Gefahr, so hatte er den Art. 23 der Kaiserlichen Verordnung zur Seite, wenn die von ihm kommandierte Abweichung von dem sonst innezuhaltenden Kurse zur Abwendung der vorausgesehenen unmittelbaren Gefahr notwendig war.

4. Bevor auf die Erörterung der Frage eingegangen wird, ob die Abweichung der „Sophie“ von ihrem Kurse zur Abwendung der vorausgesehenen unmittelbaren Gefahr notwendig war, ist ein Ausspruch des Berufungsrichters zu prüfen, auf welchen sich die Revisionsbeklagte in der mündlichen Verhandlung mit großer Energie berufen hat. Gegen den Schluß seiner Entscheidungsgründe spricht der Berufungsrichter seine Überzeugung aus, es liege klar zu Tage, daß Korvettenkapitän St. das verhängnisvolle Ruderkommando gar nicht in der Meinung gegeben habe, dazu zwecks Abwendung einer sein Schiff schon unmittelbar bedrohenden Gefahr genötigt zu sein.

Die Revisionsbeklagte sieht hierin eine tatsächliche Feststellung, an welche das Revisionsgericht gebunden sei. Wäre das der Fall, so würde die Gebundenheit nicht weiter reichen, als die Fassung der Feststellung. Diese ist aber für die Revisionsbeklagte keine glückliche.

Dem nicht das ist maßgebend, daß der Korvettenkapitän St. eine sein Schiff unmittelbar bedrohende Gefahr zu erkennen glaubte. Auch wenn derselbe nur für das vor seinem Bug laufende fremde Schiff und die auf demselben befindlichen Menschen und Güter, eine unmittelbare Gefahr erkannt hätte, wäre es nicht bloße Humanität, es wäre die Pflicht des Korvettenkapitäns St. gewesen, diese Gefahr, soweit er dazu instande war, abzuwenden. Nun ergibt sich aber auch aus der Begründung jenes Ausspruches, daß das Berufungsgericht gerade die Frage vor Augen gehabt hat, ob für die „Sophie“ eine unmittelbare Gefahr vorlag, wie unter anderem aus der Erwägung hervorgeht, daß Korvettenkapitän St. nicht schon damals „Schotten dicht“ kommandiert habe. Wollte man aber annehmen, es sei bei jener „tatsächlichen Feststellung“ nur ein unglücklicher Ausdruck gewählt, das Berufungsgericht habe mehr sagen wollen, als es gesagt hat, so würde es dem Ausspruche nach vielen Richtungen an der erforderlichen Begründung fehlen.

Das Berufungsgericht nimmt ein Argument für seine Überzeugung zunächst aus dem Umstande, daß die „Sophie“ wieder auf

ihren früheren Kurs zurückgegangen ist, nachdem sie nun wahrgenommen hatte, daß der „Hohenstaufen“ seinerseits nach Steuerbord, daß also beide Schiffe einander entgegendrehen. Für die Beurteilung dieser Entschliebung des Korvettenkapitäns St. lag ein Argument sehr nahe. An einer anderen Stelle und bei der Beurteilung des Verhaltens des Kapitäns W. läßt das Berufungsgericht die Richtigkeit der unmittelbaren Anschauung eines erfahrenen Seemannes gelten. Diese konnte sich nach Annahme des Berufungsgerichtes sehr wohl richtig vollziehen, auch ohne daß Kapitän W. den Drehkreis seines Schiffes nach Metern und den Derivationswinkel nach Gradern zu kennen brauchte. Wenn nun an dieser Stelle, wo es sich um das Hartbackbordruder handelte, Kapitän W. nach der Überzeugung des Berufungsgerichtes mit seinem durch die Erfahrung geschulten Auge richtig gesehen hat, so sollte man meinen, es läge die Erwägung nahe, daß Kapitän W. auch dann richtig gesehen haben werde, als ihm die „Sophie“ entgegendrehte. Wenn er aber hierauf sein Rudermanöver änderte, und wenn ebenso der Korvettenkapitän St. auf seinen Kurs zurückging, so war ja die Übereinstimmung der beiden beteiligten Schiffsführer vorhanden. Es hätte doch wohl erwogen werden müssen, ob nicht diesem übereinstimmenden Ruderkommando der Gedanke zu Grunde liege, auf jenem Wege gelange man zur Kollision, — und ob nicht dieser übereinstimmende Gedanke beider Schiffsführer eine noch größere Garantie für die Richtigkeit ihrer beiderseitigen miteinander übereinstimmenden Anschauungen gab, als im ersten Falle bloß die Anschauung des Kapitäns W. bei noch größerer Entfernung.

Dieses Argument hat der Berufungsrichter, soweit ersichtlich, nicht verwendet, vielmehr glaubt er noch eine Mitschuld des Kommandanten der „Sophie“ in eventuelle Aussicht nehmen zu dürfen, weil er die schon begonnene Wendung nach Backbord wieder rückgängig gemacht habe.

Dagegen findet der Berufungsrichter in jener Abänderung des Kommandos ein Argument für die Annahme, Korvettenkapitän St. habe eine unmittelbare Gefahr nicht erkannt.

E. 113: „Dazu hätte er keine Veranlassung gehabt, wenn er nicht noch in diesem Augenblicke unter dem Eindrucke stand, daß der „Hohenstaufen“ mit der begonnenen Wendung östlich von der Geschwaderlinie bleiben werde. Denn wäre er schon vorher der Überzeugung gewesen, daß eine steuerbordseitige Wendung der „Hohen-

stauen“ nur noch vor dem Bug der „Sophie“ vorüber oder über die Korvette hinweg westlich von der Geschwaderlinie führen konnte, so würde kaum zu verstehen sein, warum die „Sophie“ ein Manöver wiederaufgab, durch welches sie unter solchen Umständen auf einem kleineren konzentrischen Drehkreise östlich von der Geschwaderlinie in Sicherheit gebracht worden wäre.“

Die Richtigkeit der mathematischen Beurteilung des Berufungsgerichtes muß hier dahingestellt bleiben. Bemerkt mag nur werden, daß, wenn sich daselbe S. 104 auf eine ähnliche Beurteilung des Oberseeamtes beruft, die Erwägung des Oberseeamtes eine konkrete Bedeutung und eine andere Unterlage hat. Das Oberseeamt beruft sich auf seine Figur, welche erkennen lasse, daß ein Ausweichen der „Sophie“ nach Backbord die Korvette, weil sie einen kleineren Drehkreis als der „Hohenstaufen“ besitzt, von dem gefährlichen Teile der Bahn des „Hohenstaufen“ entfernt hätte. Ebendiese Figur verwirft aber das Berufungsgericht.

Zu rügen ist aber, daß das Berufungsgericht hier eine Voraussetzung unterstellt, welche nicht zutrifft. Nicht darum handelte es sich bei dem vorhergehenden Entschlusse des Korvettenkapitäns St., ob der „Hohenstaufen“ mit einer begonnenen Wendung den Kurs der „Sophie“ kreuzen werde, sondern darum, daß der Korvettenkapitän St. glaubte, der „Hohenstaufen“ wolle überhaupt nicht wenden. Darin, daß er dem Anscheine nach nicht wenden, vielmehr den Kurs der „Sophie“ in einer geraden Linie kreuzen wollte, lag die unmittelbare Gefahr. Es konnte sehr wohl sein, daß sich nach der Erkenntnis, der „Hohenstaufen“ habe angefangen zu drehen, für den Korvettenkapitän St. die Ansicht herausstellte, es sei nun eine noch größere Gefahr für ihn vorhanden, wenn er jetzt noch weiter drehte, als wenn er auf den alten Kurs zurückging. Darum ist dies ganze Argument gegenstandslos.

Ein weiteres Motiv für seine Annahme entnimmt das Berufungsgericht aus dem Umstande, wie der Korvettenkapitän St. die zweckmäßigen Kommandos bei der nun unvermeidlichen Kollision in den dort geschilderten Intervallen, nicht aber zuvor erteilt habe. Dabei ist nicht gewürdigt, daß die Situation eine andere war, wenn der Korvettenkapitän St. der unmittelbaren Gefahr durch das von ihm befohlene Ausweichen nach Backbord glaubte entgehen zu können, —

und eine andere, nachdem dieses Manöver aussichtslos geworden war: ferner eine andere Situation die, daß sich der „Hohenstaufen“ mit ungeminderter Geschwindigkeit in gerader Linie auf den Kreuzungspunkt bewegte, eine andere, daß er in einem Kreisbogen herandrehte.

Das Berufungsgericht findet es bei der Annahme einer unmittelbaren Gefahr unverständlich, wie der Leutnant D. habe die Meinung äußern können, man könne jenes Manövers wegen im Falle einer Kollision Unrecht bekommen. Dabei ist nicht gewürdigt, daß, wie unmittelbar vorher das Berufungsurteil selbst bemerkt, die Äußerung gemacht wurde, nachdem auf der „Sophie“ bemerkt war, daß der „Hohenstaufen“ thatsächlich gedreht habe, während das Manöver in der Voraussetzung unternommen war, der „Hohenstaufen“ behalte seinen Kurs. Nun läuft aber die ganze Beweisführung des Berufungsrichters darauf hinaus, die Verschuldung der Abweichung der „Sophie“ von ihrem Kurse damit zu begründen, daß thatsächlich der „Hohenstaufen“ bereits nach Steuerbord drehte, und daß er mit dieser Drehung frei gekommen wäre. Es war zu erwägen, ob nicht die nach dieser Wahrnehmung gemachte Äußerung eben durch diese Wahrnehmung und die eigene Beurteilung des Berufungsrichters verständlich wird.

Das Berufungsgericht folgert aus der Fassung des Berichtes des Korvettenkapitäns St. an den Chef der Admiralität, es zieht aber nicht heran die präzisen und eingehenden Erklärungen, welche derselbe Korvettenkapitän St. über seine damalige Auffassung der Situation als Zeuge abgegeben hat, obgleich diese Zeugenvernehmung dem Berufungsgerichte doch auch vorgelegen hat.

Die also nach allen Richtungen hin sehr mangelhaft begründete „thatsächliche Feststellung“ des Berufungsgerichtes in einer über ihre Fassung hinausgehenden Bedeutung gelten zu lassen, liegt nach allem kein Anlaß vor. In solcher Beschränkung steht sie aber der Annahme, daß der Korvettenkapitän St. in dem durch die ihm vorliegende Situation gebotenen Glauben an eine unmittelbare Gefahr das Kommando „Hartbackbord“ erteilt hat, nicht im Wege.

5. In Frage kommen kann allein nur noch, ob dies Kommando notwendig war, um die vorausgesetzte unmittelbare Gefahr abzuwenden.

Handelte einmal der Korvettenkapitän St. in dem Glauben daran, der „Hohenstaufen“ wolle seinen Kurs vor seinem Bug kreuzen, so muß seine Handlung, wenn sie durch diesen Glauben entschuldigt werden soll, auch unter der Voraussetzung der Richtigkeit dieser Annahme beurteilt werden. Soweit er diesen Glauben für sich geltend macht, muß er ihn auch gegen sich gelten lassen. Nach der vom Berufsrichter festgestellten Sachlage wäre die „Sophie“ frei gegangen, wenn sie ihren Kurs und ihre Fortgangsgeschwindigkeit heibehalten hätte. Nach der Sachlage, wie sie sich dem Korvettenkapitän St. darstellte, wäre die Kollision unter Ausführung dieses Manövers verderblich gewesen. Es wäre aber möglich, daß von zwei Manövern, welche bei der Unterstellung der Richtigkeit der Annahme des Korvettenkapitäns St. beide die Kollisionsgefahr abwendeten, das andere und nur das andere zugleich der wirklichen, von ihm nicht erkannten Sachlage gerecht geworden wäre. Deshalb ist es nicht unerheblich, welches dieser beiden Manöver der Korvettenkapitän St. zur Abwendung der unmittelbaren Gefahr wählte.

Entsprach das von ihm gewählte Mittel dem Gesetze nicht, und führte es zugleich thatsächlich die Kollision herbei, weil es der wirklichen, aber verkannten Sachlage nicht entsprach, — hätte aber das andere, von ihm nicht gewählte Mittel zugleich dem Gesetze und der nicht erkannten wahren Sachlage entsprochen, sodaß, wenn das andere Mittel gewählt wäre, die Kollision vermieden worden wäre, so war der Korvettenkapitän St. im Unrecht, weil er der formalen gesetzlichen Vorschrift nicht entsprach, und der Schadensanspruch des Klägers wäre in diesem Falle nicht begründet.

Hätte umgekehrt das von ihm gewählte Mittel zwar nicht dem Gesetze, aber der von ihm nicht erkannten wirklichen Sachlage entsprochen, während das nicht gewählte, aber dem Gesetze entsprechende Mittel thatsächlich zur Kollision geführt hätte, so wäre der Korvettenkapitän St. zwar im Unrechte gewesen, aber das Unrecht hatte keinen nachtheiligen Erfolg und blieb deshalb für das Verhältnis der Parteien unerheblich.

Nun erwägt das Berufungsgericht nicht mit Unrecht, daß das Ausweichen nach Backbord nicht das zur Abwendung der unmittelbaren Gefahr notwendige Mittel war, wenn dem Kommandanten der „Sophie“ noch ein anderes Mittel zur Verfügung stand, wie dies ja

wendig war, weil dieses Mittel nicht mehr erfolgreich wirkte, statt dessen unter Abweichung von der Vorschrift des Art. 22 links oder rechts auszuweichen und dadurch der vorausgesetzten unmittelbaren Gefahr aus dem Wege zu gehen, dies ist eine thatsächliche Frage, welche das Revisionsgericht seinerseits zu beantworten nicht in der Lage ist. Daß das Berufungsgericht bereits die Frage beantwortet habe, läßt sich bei der Fassung des betreffenden Satzes in seinem Zusammenhange nicht annehmen. Zwar stellt das Berufungsurteil den Satz auf:

Ein notwendiges Manöver wäre das Ausweichen nach Backbord freilich nicht gewesen, da die „Sophie“ das Manöver des „Hohenstaufen“, auch ohne von dem ihr durch Art. 22 vorgeschriebenen Kurse abzuweichen, schon dadurch hätte unterstützen und die entstehende Kollisionsgefahr schon dadurch hätte beseitigen können, daß sie in Gemäßheit des Art. 18 sofort stoppte und rückwärts schlagen ließ.

Das Berufungsurteil fährt dann aber fort: Aber auch, ohne daß es eines Eingehens auf diese letztgedachte Möglichkeit bedarf, ergibt sich, daß es unverständlich sein würde u. Eines sorgfältigen Eingehens bedurfte es aber, wenn aus den vorliegenden Daten berechnet werden wollte, ob bei der unterstellten Schiffsbewegung die Kollision durch Stoppen und Rückwärtschlagen hätte vermieden werden können, und ob dies dem Korvettenkapitän St. klar sein mußte. Darin, daß das Berufungsgericht auf diese Erörterungen nicht eingegangen ist, kann nur der Beweis erblickt werden, daß jenem Ausspruche des Berufungsgerichtes eine lediglich hypothetische Bedeutung beizulegen ist. Es wollte damit gesagt werden, notwendig war das Manöver nicht, wenn Stoppen und Rückwärtschlagen zur Vermeidung der Kollision ausreichten. Dafür daß das Berufungsgericht auf die thatsächliche Erörterung der hier besprochenen Möglichkeit nicht weiter eingegangen ist, scheint ein anderer Grund vorzulegen zu haben. Das Berufungsgericht legte nach seiner Konstruktion des thatsächlichen Vorganges das größte Gewicht darauf, daß die „Sophie“ eben nicht hätte stoppen und rückwärts schlagen sollen, vielmehr habe sie nach der Meinung des Berufungsgerichtes den Kurs und die Fahrgeschwindigkeit beibehalten sollen.

6. Das Berufungsurteil basiert in seiner technischen Beurteilung auf der Entscheidung des Seeamtes und dem Gutachten der Sachver-

ständigen. Um eine völlige Klarheit darüber zu gewinnen, in welchem Sinne die jene technische Frage betreffende tatsächliche Feststellung des Berufungsgerichtes zu verstehen ist, ob sich der „Hohenstaufen“, wenn er sein Hartbackbordruder beibehalten hätte und nicht durch das Ausweichen der „Sophie“ von ihrem Kurse bestimmt worden wäre, Hartsteuerbordruder zu geben, frei gedreht haben würde, ist es rätlich, zunächst auf jene Grundlagen des Berufungsurteiles zurückzugehen. Das Seeamt stand nun vor der Thatsache, daß die „Sophie“ auf ihrem Kurse von dem rechtsdrehenden „Hohenstaufen“ angerannt ist, nachdem sie gestoppt hatte. Daraus mochte sich mit Sicherheit ergeben, daß die „Sophie“ auf dieser Linie nicht angerannt worden wäre, wenn sie unter Beibehaltung ihrer Fahrt ihren Kurs fortgesetzt hätte, daß sie dann über diesen Kollisionspunkt und gar über einen noch weiter nach Nordost liegenden Punkt ihres Kurses längst hinaus gewesen wäre, in welchem etwa der „Hohenstaufen“ der Kurslinie am nächsten getreten wäre, wenn er Hartbackbordruder beibehalten hätte, und zwar auch dann noch, wenn der „Hohenstaufen“, welcher ja auch tatsächlich, wenn schon später als die „Sophie“, rückwärts geschlagen hat, mit unveränderter Fahrt auf seinem Drehkreise geblieben wäre. Das Seeamt hat sich freilich auf diese Erörterung nicht beschränkt, es hat auch auf Grund der von ihm erhobenen Beweise die Entfernungen berechnet, in welchen sich die Schiffe zu der kritischen Zeit befanden, und unter Zugrundelegung des von ihm angenommenen Radius des Drehkreises vom „Hohenstaufen“ berechnet, dieser Drehkreis würde die Kurslinie der „Sophie“ nicht berührt haben. Allein bei der Ziehung des Resultates hat das Seeamt keineswegs schlechthin ausgesprochen, die Kollision würde überhaupt ausgeschlossen geblieben sein, wenn die „Sophie“ nur ihren Kurs beibehalten hätte, es hat sich vielmehr auf den Ausspruch beschränkt, es ergebe sich mit ziemlicher Gewißheit, daß der „Hohenstaufen“ und die „Sophie“ frei voneinander geblieben sein würden, wenn die letztere ihren Kurs und ihre Geschwindigkeit beibehalten hätte und auf dem „Hohenstaufen“ Ruder Hartbackbord liegen geblieben wäre. Daß das Seeamt nicht geneigt gewesen ist, auf das zuerst gedachte sichere Argument zu verzichten und auf die weniger sicheren Ergebnisse der Beweiserhebung, aus denen der in den verschiedenen Instanzen und von den Parteien so sehr ver-

schieden berechnete Drehungskreis abgeleitet wurde, allein das allgemeinere Urteil abzugeben, der „Hohenstaufen“ würde mit Hartbadbordruder überhaupt nicht kollidiert haben, ergibt sich mit ziemlicher Deutlichkeit noch daraus, daß das Seeamt zu dem Aussprüche gelangt, der „Hohenstaufen“ sei durch die Änderung seines Rudermanövers nicht sehr erheblich aus dem Drehungskreise herausgekommen. Noch klarer stellt sich dies selbe Resultat bei dem eingehend motivierten Gutachten der Sachverständigen heraus. Das letztere (63) hat zwar unternommen, die Abstände festzustellen, erklärt aber S. 49 ausdrücklich: diese Wege, die Abstände festzustellen, sind nicht völlig einwandfrei; die Gutachter trösteten sich aber damit, einmal, daß die verschiedenen Wege, welche sie eingeschlagen haben, obgleich sie nahezu unabhängig voneinander seien, so nahe übereinstimmende Werte gewähren, daß dadurch die Gewißheit, die absolut richtigen Zahlen nahe gefunden zu haben, eine große geworden ist, sodas die Gutachter meinen, diese Werte unbedenklich brauchen zu dürfen, um auf Grund derselben die Evolutionen der Schiffe verfolgen und die Manöver derselben beurteilen zu können. Die Sachverständigen halten es dann aber auch nicht für überflüssig, die weitere Erklärung abzugeben: umsomehr, als sie aus dem gegebenen Beweismateriale bessere Daten nicht zusammenzustellen vermögen. Sie begnügen sich aber nicht damit, zu berechnen, wie der Drehungskreis des „Hohenstaufen“ verlaufen sein würde, wenn derselbe Hartbadbordruder beibehalten hätte, sie ziehen daneben in Rechnung (S. 61 fgl.), daß die „Sophie“ sich in schneller Fahrt befand, und sie gelangen unter Berücksichtigung dieser Fahrt zu dem Resultate, daß eine Kollision nicht stattgefunden haben würde, die „Sophie“ würde den Punkt, an welchem sich die Linie des Geschwaders und die Evolutionskurve am meisten näherten, um 146 m passiert haben, wenn der „Hohenstaufen“ an diesem Punkte angelangt wäre. Die größte Annäherung hätte die beiden Schiffe auf ihrem Kurse mit beibehaltener Fahrt nur 170 m nahe gebracht.

Die hervorgehobenen Momente kehren in der Beweismürdigung des Berufungsurteiles, welches im ganzen der Beweisführung der Sachverständigen folgt, wieder.

Das Berufungsurteil spricht zunächst aus, es gebe keine anderen Mittel, als diejenigen, welche das Seeamt und die Sachverständigen

dem in den Zeugenausfagen vorliegenden Materiale entnommen haben, um die Position, in welcher sich die Schiffe zur kritischen Zeit befunden haben müssen, mit soviel Zuverlässigkeit festzustellen, als sich überhaupt in Kollisionsfällen der Natur der Sache nach für die Beurteilung der Schuldfrage regelmäßig gewinnen lasse. Der Hinweis, daß es diesen Ermittlungen an absolut sicheren Grundlagen fehle, sei kein solcher, welcher die zur Aburteilung der Kollision Berufenen abhalten könne und dürfe, ihrer gewissenhaften Überzeugung von der Richtigkeit des gewonnenen Resultates unbedenklich zu folgen. Jeder etwa verbleibende Zweifel aber müsse nach den Grundsätzen der Beweislast zu Gunsten der beklagten Partei ausschlagen.

Das Berufungsgericht erklärt dann in Würdigung der Beweisergebnisse zwar mit großer Bestimmtheit, es erachte für durchaus erwiesen, daß zur Zeit als Kapitän W. „Hartbackbord“ kommandierte, der „Hohenstaufen“ noch mindestens 400 m von der Geschwaderlinie und mindestens 700 m von der „Sophie“ entfernt war.

Das Berufungsgericht hebt dann hervor, daß der Drehkreis des „Hohenstaufen“ durch Versuche nicht festgestellt sei; es habe aber keine Veranlassung, in der rein technischen Frage nach der Größe des Radius die Richtigkeit der Annahme des Seeamtes und der Gutachten irgendwie in Zweifel zu ziehen, daß der Radius nicht größer als 400 m anzunehmen sei.

Es begegnet den sich weiter erhebenden Zweifeln über die Wirkung, welche für die Gestaltung der Evolutionskurve der Derivationswinkel und die Thatsache zur Folge haben, daß sich das drehende Schiff zunächst auf einer flacher ansteigenden Kurve bewegt, durch den Hinweis auf das seemannische Auge des Kapitäns W.

Nach allem vermeidet es das Berufungsgericht aber, eine direkte Entscheidung darüber zu treffen, ob die Evolutionskurve des „Hohenstaufen“ an die Geschwaderlinie 120 m, oder ob sie nur 40 m oder wie nahe sie sonst an dieselbe herangetreten sei. Es zieht sich auf den Auspruch zurück: „Das Entscheidende ist, daß die „Sophie“ auf ihrem Kurse bei unverändert fortgesetzter Fahrt diesen Punkt zu der Zeit, wo der „Hohenstaufen“ ihn erreichen konnte, bereits um Hunderte von Metern hinter sich haben mußte. . . Nicht auf die Annäherung der beiden Linien als solcher in irgend einem Momente, sondern lediglich darauf kommt es an, wann und wo die beiden auf

diesen Linien bewegten Schiffskörper sich nach Maßgabe ihrer Fortgangsgeschwindigkeit einander am nächsten gekommen wären, und wie groß in diesem Augenblicke ihr Abstand sein mußte. Es wird das bereits erwähnte Gutachten der Sachverständigen hervorgehoben, in welchem dieser Augenblick 65 Sekunden nach dem Hartbackbordkommando des „Hohenstaufen“ eingetreten sein würde, daß sich aber zu diesem Zeitpunkte auf Punkten der beiden Linien, welche von der größten Annäherung derselben entfernter liegen, nach eben jenem Gutachten in einem seitlichen Abstände von 170 m befunden haben würden, von Schiffsmittle zu Schiffsmittle gerechnet, und mit Rücksicht hierauf wird die Annahme einer Kollisionsgefahr abgelehnt.

Dieser Gedankengang kann gar nicht anders verstanden werden, als daß das Berufungsgericht den sich aus der Sachlage ergebenden Zweifeln an einer völlig sicheren Feststellung der Evolutionskurve gegenüber an letzter Stelle eine definitive Entscheidung darüber abgelehnt hat, wie weit der „Hohenstaufen“ an die Geschwaderlinie bei der ununterbrochenen Rechtsdrehung herangekommen sein würde. Es hat vielmehr geglaubt, bei der sich aus der Natur der Sache ergebenden Unvollständigkeit der Grundlagen einer solchen Beurteilung sich auf die Entscheidung beschränken zu müssen, daß unter Voraussetzung der Beibehaltung des Kurses und der Fahrt eine Kollision nicht eintrat, während sich eine volle Gewißheit darüber, daß auch bei nicht beibehaltener Fahrgewindigkeit eine Kollision nicht eingetreten sein würde, nicht ergab.

Mit dieser Einschränkung hielt sich das Berufungsgericht völlig innerhalb der Grenze, welche sich nicht bloß, wie oben erwähnt, die Sachverständigen, sondern auch das Seeamt in seiner Entscheidung gezogen hat.

Ist danach aber als das Ergebnis der vorderrichterlichen tatsächlichen Prüfung nur anzunehmen, daß unter der Voraussetzung der unverändert fortgesetzten Fahrt der „Sophie“ eine Kollision zwischen ihr und dem „Hohenstaufen“, sofern dieser Hartbackbordruder behalten hätte, vermieden worden wäre, so ist kein Beweis dafür als geführt erachtet, daß die Kollision auch vermieden worden wäre, wenn die „Sophie“ zwar unverändert Kurs gehalten hätte, aber seit dem oben bezeichneten Zeitpunkte mit verminderter Fahrt, oder wenn