

36. 1. In welchen Grenzen darf von der Vorschrift des Art. 25 der Seestraßenordnung abgewichen werden?
 2. Wann befinden sich bei gekrümmtem Fahrwasser zwei Schiffe auf Gegenturs im Sinne von Art. 18 SeestrD.?
 3. Bis zu welchem Zeitpunkt ist die Befolgung von Art. 21 SeestrD. bei einer Ausweichbewegung gemäß Art. 18 berechtigt?

I. Zivilsenat. Urt. v. 28. Mai 1927 i. S. F. & Co. und Gen. (Bekl.) w. Schf. D. B. L. (Kl.). I 44/27.

- I. Landgericht Stettin, Kammer für Handelsachen.
 II. Oberlandesgericht daselbst.

Zwischen dem der Klägerin gehörigen Eisdampfer „Derfflinger“ und einem Kahn der Beklagten zu 1 (Breslau Nr. 2932), der sich im Anhang des ebenfalls der Beklagten zu 1 gehörigen und vom Beklagten zu 2 geführten Schleppdampfers „Annica“ befand, hat am 11. September 1924 auf der Oder im Gebiet des Stettiner Hafens ein Zusammenstoß stattgefunden.

Die Klägerin mißt die Schuld daran dem Führer der „Annica“ bei und fordert von den Beklagten als Gesamtschuldnern Ersatz des ihr erwachsenen Schadens. Die Beklagten behaupten dagegen, der Führer des „Derfflinger“ trage die Schuld am Zusammenstoß. Die Beklagte zu 1 hat widerklagend Ersatz ihres Schadens begehrt.

Das Landgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil unter Abweisung der weitergehenden Ansprüche den Klagenanspruch zu $\frac{2}{3}$ und den Widerklagenanspruch zu $\frac{1}{3}$ dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die Berufung der Beklagten blieb ohne Erfolg. Dagegen hat das Oberlandesgericht auf die Berufung der Klägerin den Klagenanspruch zu $\frac{3}{4}$, den Widerklagenanspruch zu $\frac{1}{4}$ dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts fuhr der Dampfer „Derfflinger“, als er sich in der Höhe des Gasfanals befand, etwas östlich der Strommitte stromabwärts. Als er der „Annica“ ansichtig wurde, betrug der Abstand von ihr ungefähr 400 Meter. Der „Derfflinger“ gab darauf das Signal für Steuerbordrudder und führte es aus. Dies wiederholte er noch zweimal, in ungefähr 200 und 100 Meter

Entfernung vom Gegendampfer. Die „Annica“ fuhr mit dem Kahn Breslau 2932 im Anhang, nachdem sie, aus der Parnitz kommend, die Ober gewonnen hatte, auf der östlichen Stromhälfte ungefähr auf Gegenkurs zum „Derfflinger“. Sie beantwortete die Steuerbordrunder-Signale und Manöver des „Derfflinger“ mit Backbordrunder-Signalen und entsprechenden Manövern. . . .

Der Berufungsrichter hat ein für den Zusammenstoß ursächliches Verschulden der „Annica“ darin erblickt, daß sie entgegen der Vorschrift des Art. 25 Seestr.D. in der als enge Fahrwasser anzusehenden Fahrwasserrinne der Ober nicht die an Steuerbordseite gelegene Fahrwasserseite gehalten hat. Ein weiteres Verschulden der „Annica“ sieht er darin, daß sie unter Verletzung des Art. 18 Seestr.D. dem auf Gegenkurs befindlichen Dampfer „Derfflinger“ nach Backbord auszuweichen versucht hat.

Daß nach den Umständen des Falles eine Befolgung des Art. 25 Seestr.D. mit Gefahr verbunden gewesen sei, hat der Berufungsrichter verneint. Er stellt tatsächlich fest, es sei trotz der Verengung des Fahrwassers durch einige am Westufer liegende Rähne und den an der Westseite des Stromes zu Berg fahrenden Schleppzug des Dampfers „Theodor“ für die „Annica“ Platz genug vorhanden gewesen, sich an der für sie rechten (westlichen) Fahrwasserseite zu halten. Daß die „Annica“, wie er unterstellt, damit gerechnet habe, zur Abgabe des geschleppten Rahnes 400—500 Meter oberhalb der Parnitzmündung das Ostufer aufsuchen zu müssen, hält er nicht für ausreichend, um die Abweichung von der Vorschrift des Art. 25 Seestr.D. zu rechtfertigen, da nach der Sachlage mit der Ansteuerung dieser Stelle unter Einhaltung der verletzten Vorschrift keine Gefahr verbunden gewesen sei.

Die Revision bekämpft diese Auffassung. Sie führt aus, bei der vom Berufungsgericht angenommenen Sachlage sei der von der „Annica“ gewählte Kurs einem zweimaligen Kreuzen des Fahrwassers, wie es der vom Vorderrichter für richtig gehaltene Kurs notwendig gemacht hätte, vorzuziehen gewesen. Die Darlegungen des angefochtenen Urteils lassen indessen keinen Rechtsirrtum erkennen. Die Vorschrift des Art. 25 Seestr.D. ist für die Schifffahrt in engen Gewässern die Hauptregel. Sie ist geschaffen, um bei der hier ohnehin erschwerten Schiffsführung gefahrbringende Kurse be gegnender Fahrzeuge nach Möglichkeit von vornherein auszuschließen

(RGUrt. vom 21. April 1909 I 268/08, Hansa 1909 S. 644; RGUrt. vom 10. Mai 1911 I 13/10, Hansa 1911 S. 568; DSeeU. Bd. 17 S. 222). Sie findet allerdings ihre Begrenzung in den Regeln vorsichtiger Schiffsführung. Denn eine Befolgung der Vorschrift erscheint mit der Anwendung der durch die seemännische Übung gebotenen Vorsicht, wie sie als allgemeines Erfordernis in Art. 27 und 29 SeeStrD. zum Ausdruck gelangt ist, dann nicht vereinbar, wenn dadurch die Gefahr eines Unfalles nicht gemindert, sondern gesteigert wird. Dies kann der Fall sein, wenn Ausgangspunkt und Ziel der Fahrt des Schiffes auf dem Backbordufer liegen und die dazwischen befindliche Strecke im Verhältnis zur Breite des Fahrwassers so kurz ist, daß die durch das wiederholte Kreuzen des Fahrwassers geschaffene Gefahrenquelle den durch die Vorschrift erstrebten Vorteil, frei voneinander laufende Kurze begegnender Fahrzeuge zu schaffen, an Bedeutung überwiegt. Diese Grenze für die Anwendung der Vorschrift ist vom Berufungsrichter auch nicht verkannt worden. Er hat vielmehr ausdrücklich und ohne Verstoß gegen allgemeine Erfahrungssätze festgestellt, daß mit der Befolgung der Vorschrift keine Gefahr verbunden gewesen sei. Seine Darlegungen stehen auch nicht in Widerspruch zu den in der reichsgerichtlichen Entscheidung vom 10. Februar 1900 I 432/99 (Hansa 1900 S. 171) entwickelten Grundsätzen. Mit dem dort behandelten Fall hat allerdings der vorliegende die äußerliche Übereinstimmung, daß die Entfernung vom Eintritt des Fahrzeuges in das Fahrwasser bis zum nächsten Fahrtziel ungefähr die gleiche war. Die Voraussetzungen der Entscheidungen stimmen aber insofern nicht überein, als in dem dort behandelten Falle, abweichend von dem jetzigen, das Verhältnis der Breite des Fahrwassers zur Fahrstrecke in gerader Linie derart war, daß eine Befolgung der Vorschrift im wesentlichen auf ein doppeltes Kreuzen des Fahrwassers beschränkt geblieben wäre. Bei dieser Verschiedenheit der tatsächlichen Verhältnisse kann die dort getroffene Entscheidung, die ein Abweichen von Art. 25 SeeStrD. für zulässig erklärte, auf den gegenwärtigen Fall nicht übertragen werden.

Da die „Annica“ die östliche Fahrwasserseite benutzte, befanden sich die beiden Fahrzeuge auf Gegenkursen, die nicht unzweifelhaft frei voneinander liefen. Der Berufungsrichter hat die mit dem ursprünglichen Kurse der Fahrzeuge verbundene Gefahr des Zu-

sammenstoßes zwar nicht ausdrücklich festgestellt; er erwähnt aber, daß Zweifel am Freikommen beider Fahrzeuge bestanden hätten. Daraus kann ohne weiteres entnommen werden, daß er von solcher tatsächlichen Lage ausgegangen ist. Er hat es daher auch für jedes der beiden Fahrzeuge für geboten erklärt, in Befolgung des Art. 18 SeeStrD. nach Steuerbord auszuweichen. Demgemäß sieht er ein weiteres Verschulden der „Annica“ darin, daß sie trotz der Signale und Manöver des „Derfflinger“, die dieser Vorschrift entsprachen, auf einem Ausweichen nach Backbord bestanden habe. Auch diese Darlegungen des Berufungsurteils sind nicht zu beanstanden (RGZ. Bd. 44 S. 24). Insbesondere hat es mit Recht ausgeführt, daß bei gekrümmtem Fahrwasser, wie es hier in Frage kommt, der Kurs eines Schiffes im Sinne von Art. 18 SeeStrD. nach seinem aus der Fahrwassergestaltung zu entnehmenden voraussichtlichen Wege zu bestimmen sei und daß daher dahingestellt bleiben könne, ob der „Derfflinger“ bei Anfügigwerden der „Annica“ diese an seiner Steuerbordseite gesehen habe. . . .

Auf Grund dieser Verstöße der „Annica“ gegen die Seestraßenordnung hat der Vorberrichter ihrer Führung die überwiegende Schuld an dem Zusammenstoß zuerkannt. Er hat jedoch ein Mitverschulden des „Derfflinger“ angenommen und dieses darin gesehen, daß er sein Steuerbordmanöver weiter durchgeführt habe, nachdem die „Annica“ auf sein Steuerbordruder-Signal bei ungefähr 100 Metern Entfernung wiederum mit Backbordruder-Signal und entsprechendem Manöver geantwortet habe. Er nimmt an, dieses Verhalten der „Annica“ habe es dem Führer des „Derfflinger“ geboten erscheinen lassen müssen, von der Ausweichbewegung nach Steuerbord abzugehen und mit voller Kraft und Backbordruder rückwärts zu gehen. Den Erfolg eines solchen Manövers hält der Berufungsrichter für gegeben.

Die Revision meint, ein vom Berufungsurteil nicht berücksichtigtes Verschulden des „Derfflinger“ liege darin, daß er nicht schon früher, nachdem er die Absicht der „Annica“, ihren Backbordkurs beizubehalten, habe erkennen müssen, sein Vorhaben aufgegeben habe, Backbord an Backbord an ihr vorüberzugehen. Die Darlegungen des Berufungsgerichts lassen jedoch eine Verkennung von Rechts- oder Erfahrungssätzen nicht ersehen. Das Berufungsurteil geht von der Annahme aus, der Führer des „Derfflinger“ habe bei seinem

zweiten, in ungefähr 200 Meter Entfernung vom Gegenampfer gegebenen Steuerbordrudder-Signal noch damit rechnen können, dieser werde sich der Vorschrift des Art. 18 SeeStrD. entsprechend verhalten, und solange sei er zur Beibehaltung seines vorschriftsmäßigen Ausweichmanövers berechtigt gewesen. Diese Auffassung ist frei von Rechtsirrtum. Das Fahrzeug, das den Vorschriften der Seestraßenordnung entsprechend handelt, darf zwar keineswegs, hierauf pochend und seinerseits alle Rücksicht auf den Gegensegler außer Augen lassend, diesen einfach überrennen (RGUrt. vom 7. März 1923 I 802/22, DSeeU. Bd. 18 S. 320). Es darf aber zunächst von der Erwartung ausgehen, daß auch der Gegner die Vorschriften der Seestraßenordnung beachten werde. Handelt dieser anders, so ergibt sich damit nicht ohne weiteres für ihn die Verpflichtung, sich dem fehlerhaften Manöver anzupassen. Ein solches Verhalten würde für den nicht auszuschließenden Fall, daß auch der Gegensegler, die Lage erkennend, sich zu einem anderen Manöver entschließt, nur Verwirrung bringen und zur Erhöhung der Gefahr beitragen. Eine entsprechende Anwendung der Vorschrift des Art. 21 SeeStrD. ist daher auch im Falle einer gegenseitigen Ausweichbewegung nach Art. 18 SeeStrD. geboten. Erst wenn der vorschriftsmäßig Handelnde erkennt, daß das Verhalten des Gegners zu einer Kollision führen muß, wird er von der Vorschrift des Art. 18 SeeStrD. und der Notwendigkeit zu einem Handeln gemäß Art. 27 und 29 SeeStrD. befreit. Die Beurteilung des Zeitpunkts, in dem die Lage sich entsprechend gestaltet hat, ist im wesentlichen Gegenstand tatsächlichen Ermessens. Eine Verkennung von Rechtsregeln läßt sich bei seiner Beurteilung durch das Berufungsgericht jedenfalls nicht feststellen. . . . (Es folgen Ausführungen über die Ursächlichkeit und das Maß des beiderseitigen Verschuldens.)