

8. Sind Dampfschiffe, wenn sie wegen ihres Tiefganges nicht imstande sind, auf der ihnen durch Art. 21 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 zugewiesenen Seite eines engen Fahrwassers zu fahren, berechtigt, ihren Kurs beliebig zu wählen, oder haben sie sich möglichst nahe der Mitte zu halten? Begründet auch die Gefahr des Angrundkommens eine Ausnahme von der Vorschrift des Art. 21 a. a. D.? Ist ein Dampfschiff verpflichtet zu leichtern, um die Befolgung des Art. 21 a. a. D. zu ermöglichen?

I. Civilsenat. Urth. v. 2. November 1887 i. S. S. & Co. (Kl.) w. M. (Bekl.)
Rep. I. 241/87.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Das Berufungsgericht stellt zunächst als erwiesen und vom Beklagten zugestanden fest, daß die — sich im Schlepptau eines Dampfers befindende — „Lady Blessington“ bei ihrer Einfahrt in den hamburger Hafen einen Tiefgang von sechs Meter hatte, und es berechnet nach der in Bezug genommenen hamburgischen Bekanntmachung vom 2. April 1869 ganz richtig, daß dieser Tiefgang nach altem Hamburger Maße einem Tiefgange von 20 Fuß $11\frac{1}{4}$ Zoll, mithin von nahezu 21 Fuß entspricht. Zugleich stellt es fest, daß um die in Betracht kommende Zeit der Wasserstand auf der (nach Art. 21 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 den aufkommenden Dampfschiffen

und mithin auch dem aufkommenden Schleppzuge an sich angewiesenen) südlichen Fahrwasserhälfte nur $20\frac{1}{4}$ Fuß betrug und für die fast 21 Fuß tief gehende „Lady Blessington“ mithin unbenutzbar war. Dieses Resultat der Feststellung und die Befugnis des Schleppzuges, sich auf der Mitte des Fahrwassers zu halten, wo dasselbe nach Angabe des Hafenmeisters circa $2\frac{1}{2}$ Fuß tiefer ist und wo mithin $22\frac{3}{4}$ Fuß Wasser standen, wird denn auch von den Klägern nicht beanstandet. Das Berufungsgericht geht aber zu Gunsten des Schleppzuges noch weiter, indem es der Ansicht ist, daß demselben, obwohl sich schon in der Mitte des Fahrwassers eine genügende Tiefe vorgefunden, freigestanden habe, sich auch noch nördlich von dieser Mitte zu halten, weil es keine Vorschriften gebe, die solchen Schiffen, welche wegen ihres Tiefganges außer stande sind, dem Art. 21 der Verordnung zu entsprechen, die Verpflichtung auferlege, sich wenigstens so nahe wie möglich an der steuerbordsseitigen Hälfte des Wassers zu halten, solche Schiffe vielmehr von der Befolgung der Vorschrift des Art. 21 schlechthin dispensiert seien. Diese Auslegung des Art. 21 ist jedoch von der Revision mit Recht als rechtsirrtümlich angegriffen, weil der Art. 21 dem Dampfer, für welchen die Vorschrift desselben im einzelnen Falle nicht ausführbar ist, keineswegs gestatte, seinen Kurs nun nach Belieben zu nehmen, sondern ihn vielmehr verpflichte, jedenfalls die Steuerbordsseite derjenigen Fahrwasserinne zu halten, welche er nach Lage der Verhältnisse ohne Gefahr zu benutzen imstande ist.

Für die Ansicht des Berufungsgerichtes ließe sich zwar anführen, daß der Art. 21 über die darin unmittelbar enthaltene Vorschrift nicht ausgedehnt werden dürfe, daß vielmehr, sobald die Voraussetzung „wenn es ohne Gefahr ausführbar ist“ nicht vorliegt, lediglich die allgemeine Bestimmung des Art. 24 der Verordnung zu befolgen sei, nach welcher der Schiffer sein Verfahren so einzurichten hat, daß er die Vorsichtsmaßregeln anwendet, welche durch die gewöhnliche seemannische Praxis oder durch die besonderen Umstände geboten wird. Dies ist jedoch nicht zu billigen, vielmehr will der Gesetzgeber in Art. 21 die ganz allgemeine Vorschrift geben, in engen Fahrwassern habe jedes Dampfschiff sich, soweit dies ohne Gefahr ausführbar ist, rechts zu halten. Denn die ratio legis wird man darin finden müssen, daß womöglich überall kein Zweifel darüber entstehen soll, nach welcher Seite zwei in einem engen Fahrwasser sich entgegenkommende Dampfer

einander auszuweichen haben, und daß womöglich ein besonderes Rudermanöver zu diesem Zwecke unnötig gemacht werden soll. Geht man aber hiervon aus, so liegt es offenbar im Sinne des Gesetzes, daß ein Dampfschiff, welches vermöge seines Tiefganges oder vermöge eines sonstigen Hindernisses die ihm an sich angewiesene steuerbordseitige Hälfte des Fahrwassers nicht zu benutzen vermag, bei seiner Fahrt auf der backbordseitigen Hälfte — wodurch die an sich schon vorausgesetzte Engigkeit des Fahrwassers noch gesteigert wird — sich noch umso mehr thunlichst an der ihm vorgeschriebenen Seite (mithin im vorliegenden Falle möglichst nahe der Mitte) des Fahrwassers zu halten hat. Ein Argument hierfür läßt sich auch aus Art. 15 der Verordnung entnehmen, welcher zwei sich in gerade oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung nähernde Dampfschiffe bei entstehender Gefahr des Zusammenstoßens verpflichtet, ein jedes seinen Kurs nach Steuerbord zu ändern, damit sie sich an Backbordseite passieren können. Denn die Vorschrift des Art. 21 erscheint nur als eine Konsequenz dieser Bestimmung, indem sie in engen Fahrwässern das Vorliegen der Voraussetzung des Art. 15 als von vornherein gegeben betrachtet.

Die Revision kann aber dessenungeachtet keinen Erfolg haben, weil das angefochtene Urteil noch durch einen zweiten selbständigen Entscheidungsgrund getragen wird, gegen welchen die Angriffe der Revision versagen. . . .

Denn die ferneren Ausführungen des Berufungsgerichtes können nur dahin verstanden werden, der Führer des Schleppzuges habe annehmen dürfen, daß selbst dann, wenn der letztere sich auf der Mitte des Fahrwassers halte, noch eine Gefahr des Angrundkommens für die „Lady Blessington“ vorhanden sei, und bei dieser Annahme war er allerdings nicht verpflichtet, sich auf der Mitte des Fahrwassers zu halten, durfte er vielmehr auch die nördliche tiefere Fahrwasserhälfte benutzen. Eine Verletzung des Art. 21 a. a. D., insbesondere — wie die Revisionskläger meinen — eine zu late Auffassung desselben, fällt mithin dem Berufungsgerichte nicht zur Last. Die Ansicht der Revisionskläger, daß die „Lady Blessington“ habe leichtern müssen, um sich dadurch in den Stand zu setzen, dem Art. 21 a. a. D. zu genügen, ist schon bei einer früheren Gelegenheit vom Reichsgerichte mißbilligt und weder aus der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 noch aus sonstigen Rechtsnormen zu begründen.“