

14. Darf ein Dampfschiff auch bei dichtem Nebel seine Maschine so stark gebrauchen, daß es seine Stenerfähigkeit nicht verliert, oder muß es unter Umständen die Fahrt gänzlich einstellen?

Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See vom 7. Januar 1880 Artt. 13, 24 vgl. mit Artt. 12, 14—23.

I. Civilsenat. Ur. v. 25. Januar 1888 i. S. Hamburg-Amerif.-  
Paketfahrtaktiengesellschaft (Bekl.) w. B. u. Gen. (Kl.) Rep. I. 351/87.

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

In der Nacht vom 18./19. Januar 1883 bald nach 2 Uhr im Nebel wurde das der Beklagten gehörige deutsche Dampfschiff „Cimbria“, Kapitän H., auf der Fahrt von Hamburg nach New York von dem von Hull nach Hamburg bestimmten englischen Dampfschiffe „Sultan“, Kapitän G., in der Nähe von Vorkum an Backbordseite angesegelt, wobei beide Schiffe schwer beschädigt wurden, und zwar die „Cimbria“ so schwer, daß sie nach kurzer Zeit sank und von den an Bord derselben gewesenen 492 Personen nur 55 gerettet wurden, während die übrigen 437 Personen, zu denen auch der Kapitän und der erste Offizier gehörten, ihr Leben einbüßten. Der „Sultan“ erreichte seinen Bestimmungsort Hamburg, wo die Beklagte wegen der ihr angeblich durch den Untergang ihres Schiffes, welchen sie einem Verschulden in der Führung des „Sultan“ zuschrieb, gegen dessen Rhederei zustehenden Ansprüche Arrestbefehl auf dieses Schiff erwirkte, der auf Antrag der Beklagten wieder aufgehoben wurde, nachdem ihr von der Rhederei des „Sultan“ eine zwischen den Parteien vereinbarte Sicherheit durch Kautionseistung im Betrage von 150 000 *M* bestellt war.

Es hat nun zunächst vor dem Seeamte zu Hamburg eine sehr eingehende Untersuchung in betreff dieses Unfalles stattgefunden, auf Grund deren am 17. Dezember 1883 ein Spruch des Seeamtes erfolgte, nach welchem der Unfall dadurch verursacht ist:

daß bei der Annäherung beider Schiffe aneinander im dichten Nebel das Ruder auf der „Cimbria“ hartbackbord gelegt, während fast gleichzeitig auf dem „Sultan“ Hartsteuerbordruder gegeben wurde, sowie daß auf beiden Schiffen, als beiderseits erkannt war, daß rotes zu grünem Lichte stand, unterlassen wurde, die Maschine mit voller Kraft rückwärts arbeiten zu lassen.

Die Beklagte, welche den von ihr ausgebrachten Arrest nicht zu rechtfertigen versucht hat, ist darauf von den jetzigen Klägern, den Exekutoren des Testaments des am 28. Dezember 1882 verstorbenen William B. in Hull, welcher Rheder des „Sultan“ war, mittels einer bei dem Landgerichte Hamburg erhobenen Klage auf Ersatz des der Rhederei des „Sultan“ aus der unberechtigten Arrestanlage erwachsenen Schadens in Anspruch genommen. Sie bestritt aber diesen Anspruch und erhob eine Widerklage auf 50 000 *M* nebst Zinsen auf Grund einer ihr angeblich beherrschten Forderung der Norddeutschen Versicherungsgesellschaft in Hamburg an die klägerische Rhederei, welche darauf gestützt ist,

daß die Cedentin der Beklagten an Ladungsinteressenten der „Cimbria“ einen Schaden von 69 083 *M* erstattet habe, wodurch der Ersatzanspruch dieser Ladungsinteressenten an die Reederei des „Sultan“ — der die Kollision jedenfalls mitverschuldet habe — nach §. 27 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen von 1867 auf die Cedentin der Beklagten übergegangen sei. Dieser Anspruch wurde wiederum seitens der Klägerin bestritten.

In erster Instanz wurde sowohl die Klage als die Widerklage abgewiesen. Auf die Berufung der Kläger und die Anschließung der Beklagten ist dieses Erkenntnis aber in zweiter Instanz in Ansehung der Klage und des Kostenpunktes aufgehoben und vielmehr der Klaganspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt, wogegen die Anschließung der Beklagten in betreff der Widerklage als unbegründet zurückgewiesen wurde. Die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

... „In betreff der aufrechnungsweise und widerklagend von der Beklagten erhobenen Forderung beruht die angefochtene Entscheidung darauf, daß das Oberlandesgericht mit dem Landgerichte annimmt, den „Sultan“ treffe keine Mitschuld an der Kollision.

Es handelt sich hierbei zunächst um den dem „Sultan“ von der Beklagten gemachten Vorwurf, daß er bei dem zur Zeit der Kollision herrschenden dichten Nebel überhaupt, jedenfalls aber zu rasch gefahren sei. In den Ausführungen, mit welchen das Berufungsgericht diesen Vorwurf als unbegründet widerlegt, ist aber die Verletzung irgend welcher Rechtsnormen nicht enthalten und muß denselben vielmehr in jeder Beziehung beigetreten werden.

Das Berufungsgericht geht zunächst in Übereinstimmung mit der in seinem früheren Urteile in Sachen Christiansen wider Perlbach & Co. vom 20. Dezember 1886 näher begründeten und vom Reichsgerichte durch Urteil vom 23. März 1887,

vgl. Hanseatische Gerichtszeitung Jahrg. 1887 Nr. 20. 126, gebilligten Ansicht davon aus, daß die in der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See vom 7. Januar 1880 unter der Überschrift „Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe“ in Artt. 14—23 enthaltenen Bestimmungen zur Voraussetzung haben, daß ein Schiff sich in Sicht des anderen befindet,

mithin unanwendbar sind, sobald diese Voraussetzung in Folge Nebels, dicken Wetters oder Schneefalles nicht vorliegt, daß für solchen Fall die Vorschriften der Artt. 12. 13 gegeben sind, neben allen diesen Einzelvorschriften aber noch der Art. 24 der Verordnung in Betracht kommt, nach welchem keine der vorausgehenden Vorschriften von den Folgen der Versäumnis irgend einer Vorsichtsmaßregel befreit, welche entweder durch die gewöhnliche seemannische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird. Daraus wird mit Recht gefolgert, daß das Verhalten der Schiffe bei Nebel (abgesehen von den vorausgehenden Vorschriften über das Führen von Lichtern) regelmäßig nur den Artt. 12. 13 und nur ausnahmsweise (wenn dessen Voraussetzung vorliegt) auch dem Art. 24 der Verordnung unterliegt.

Da nun außer Streit ist, daß der „Sultan“ die Vorschrift des Art. 12 in betreff der bei Nebel zu gebenden Signale befolgt hat, so untersucht das Berufungsgericht weiter, ob er, wie Art. 13 der Verordnung vorschreibt, „mit mäßiger Geschwindigkeit“ gefahren ist, wobei es unter Bezugnahme auf die im Bd. 3 S. 138 flg. der Entsch. des R.G.'s in Civilf. abgedruckte Entscheidung des Reichsgerichtes mit Recht annimmt, daß dieser Vorschrift nicht schon dadurch genügt wird, daß ein Schiff seine Fahrt überhaupt gemäßigt hat, sondern die Umstände des einzelnen Falles, insbesondere die Dichtigkeit des Nebels, zu berücksichtigen sind, und daß insolgedessen die Fahrt nötigenfalls auf das geringste Maß herabzumindern ist, welches erforderlich ist, um das Schiff im Steuer zu behalten. Andererseits ist aber auch, wie das Berufungsgericht ferner mit Recht anführt, schon in der oben gedachten Entscheidung des Reichsgerichtes dem vormaligen hamburgischen Obergerichte darin beigetreten, daß ungeachtet der in jenem Falle noch zur Anwendung kommenden, zwar nur für Dampfschiffe gegebenen, im übrigen aber dem Art. 13 der jetzt geltenden Verordnung völlig konformen Vorschrift in Art. 16 Abs. 2 der Verordnung vom 23. Dezember 1871 ein Dampfschiff auch bei Nebel seine Maschine so stark gebrauchen dürfe, daß es seine Steuerfähigkeit nicht verliert und sich jederzeit vollständig in der Herrschaft seines Führers befindet. Wenn es an einer späteren Stelle dieser Entscheidung heißt, die Bedeutung der Vorschrift sei, daß nur mit einer den jedesmaligen Umständen, insbesondere der Dichtigkeit des Nebels

entsprechenden Geschwindigkeit gefahren werden dürfe, so kann dies dem Vorhergehenden gegenüber nur dahin verstanden werden, daß die Fahrt eventuell auf das zur Erhaltung der Steuerfähigkeit erforderliche Minimum ermäßigt, nicht aber daß sie — in Ermangelung des Vorliegens der Voraussetzungen der (den Artt. 23. 24 der jetzt gültigen Verordnung gleichlautenden) Artt. 19. 20 der Verordnung von 1871 — gänzlich sistiert werden müsse. Ganz bestimmt hat sich das Reichsgericht in diesem Sinne in Übereinstimmung mit der damaligen Entscheidung des Oberlandesgerichtes Hamburg auch in der vom Berufungsgerichte ferner angezogenen Sache *Amfinck wider Westhartlepool-Steam-Navigation-Company* in dem Urteile vom 24. September 1884,

vgl. *Hanseatische Gerichtszeitung* Jahrg. 1884 Nr. 65 und Jahrg. 1885 Nr. 48,

ausgesprochen, indem es unter Billigung der, sich der Auffassung der vernommenen Sachverständigen anschließenden Ansicht des Berufungsgerichtes, daß der Führer des Dampfschiffes „*Kaiser*“ sofort beim Eintritte in die Nebelbank — vorausgesetzt, daß nicht die Vorschriften der Artt. 23. 24 der Verordnung vom 7. Januar 1880 eine Fortsetzung der Fahrt überhaupt als unthunlich erscheinen ließen und das Vorankergehen geboten — seine Fahrt auf ein Minimum hätte reduzieren müssen, mit Bezugnahme auf einen Angriff der Revision ausdrücklich bemerkt, aus einer Vergleichung des ein jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, bei Nebel zum Fahren mit mäßiger Geschwindigkeit verpflichtenden Art. 13 der Verordnung mit der Bestimmung des Art. 18 derselben, nach welcher jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, seine Fahrt mindern oder, wenn nötig, stoppen und rückwärts gehen muß, ergebe sich, daß der Art. 13 ein Stoppen der Maschine nicht erfordert, und daß die Voraussetzung des Art. 18 nicht schon beim Eintritte in die Nebelbank, sondern erst bei der Sichtung der „*Aurora*“ durch den „*Kaiser*“ vorlag. Endlich weist das Berufungsgericht zutreffend darauf hin, daß auch in der oben erwähnten Sache *Christiansen wider Perlbach & Co.* die Ausführung des Oberlandesgerichtes, die Einstellung der Fahrt bei Nebel könne zwar unter besonderen Umständen geboten sein, jedoch nur unter dem Gesichtspunkte des Art. 24 der Verordnung als eine außer-

ordentliche Vorsichtsmaßregel, die Billigung des Reichsgerichtes gefunden hat.

Bei dieser, von ihm wiederholt ausgesprochenen und jetzt auch vom Berufungsgerichte befolgten Ansicht, daß der Art. 13 der Verordnung bei Nebel nur eine (nötigenfalls allerdings auf das zur Erhaltung der Steuerfähigkeit erforderliche geringste Maß zu reduzierende) Ermäßigung der Geschwindigkeit der Fahrt vorschreibt, daß es aber nach Art. 24 unter Umständen auch geboten sein kann, die Fahrt überhaupt nicht fortzusetzen, sondern vor Anker zu gehen oder stillzuliegen, muß das Reichsgericht auch jetzt verbleiben. In einem neuerlichen, am 22. Oktober 1887 in Sachen der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft wider Neue V. Affekuranz-Comp. ergangenen Erkenntnisse hat es zwar die Argumentation des Berufungsgerichtes als richtig anerkannt, der Art. 13 gebiete, bei Nebel mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren, die Fahrt müsse so verlangsamt werden, daß einem Dampfschiffe die Ausführung der Vorschriften des Art. 18 der Verordnung möglich bleibe, und der Schiffsführer müsse demnach die Geschwindigkeit des Schiffes nach der Größe der Entfernung bemessen, auf welche ihm in Ansehung des herrschenden Nebels ein Hindernis der Fahrt in Sicht kommen könne; trete der Fall ein, daß nach diesem Prinzip die Geschwindigkeit soweit herabgesetzt werden müsse, daß dadurch die Manövrierfähigkeit verloren gehe, so müsse das Schiff, wenn nicht dringende Gründe es zwingen, in Fahrt zu bleiben, bis zur Klärung des Wetters die Fahrt einstellen und entweder vor Anker gehen oder manövrierfähig unter Vollampf liegen bleiben, bezw. sich gegen die Strömung halten. Bei nochmaliger Prüfung der Frage vermag das Reichsgericht diese Ansicht aber nur insofern aufrechtzuerhalten, als das gleiche Resultat sich im einzelnen Falle aus Art. 24 der Verordnung gewinnen läßt, auf welchen es auch schon in jener Entscheidung hingewiesen hat.

Im vorliegenden Falle stellt nun das Berufungsgericht unangefochten fest, daß in der letzten Zeit vor der Kollision die Maschine des „Sultan“ auf dead slow gestellt war, in welcher Gangart das Schiff mit 25 Umdrehungen nur noch vier Knoten Fahrt durchs Wasser machte, und daß dies die äußerste zulässige Minderung des Maschinenganges war, daß die Maschine des „Sultan“ bei weniger als 25 Umdrehungen alsbald stillstehe. Da hiernach die Ge-

schwindigkeit des „Sultan“ nicht nur an und für sich eine mäßige, sondern auch relativ die geringste war, mit welcher er überhaupt fahren konnte, so nimmt das Berufungsgericht dem Vorstehenden zufolge mit Recht an, daß der Vorschrift des Art. 13, diesen für sich allein betrachtet, genügt worden sei. Daß die Geschwindigkeit des „Sultan“ mit vier Knoten Fahrt durchs Wasser durch die mitlaufende See und den herrschenden Südwestwind gesteigert war, kommt hierbei nicht in Betracht, auch liegt kein Anhalt dafür vor, daß das Berufungsgericht diesen Umstand etwa übersehen habe.

Das Berufungsgericht geht dann zur Prüfung der Frage über, ob der „Sultan“ eine außerordentliche Vorsichtsmaßregel, welche nach Art. 24 der Verordnung geboten war, zu ergreifen unterlassen habe, gelangt aber ohne Rechtsirrtum zur Verneinung auch dieser Frage.

Es stellt zunächst fest, daß auch das Seeamt nicht verlange, der „Sultan“, dessen Fahrt aufs äußerste gemindert gewesen sei, habe auf hoher See — wo er sich damals befand — zu Anker gehen sollen, während es allerdings die Schiffe eventuell verpflichtet zu sehen wünscht, auf Revieren bei Nebel zu ankern. Sodann erwähnt es ganz richtig, daß, wenn das Seeamt es „dem Geiste des Gesetzes entsprechend“ erachte, daß der „Sultan“ sowohl, wie die „Cimbria“ die Fahrt einzustellen und zu treiben hatten, solange die Dichtigkeit des Nebels nicht nachließ, es doch selbst anerkenne, daß diese Auffassung der Artt. 13. 24 der Verordnung der in weiten seemännischen Kreisen herrschenden Auffassung nicht entspreche, sodaß in der NichtEinstellung der Fahrt bei Nebel die Versäumnis einer „durch die gewöhnliche seemännische Praxis“ gebotenen Vorsichtsmaßregel im Sinne des Art. 24 nicht wohl erblickt werden könne. Das Seeamt erklärt sogar (S. 95 seines Spruches) geradezu, die Führer der „Cimbria“ und des „Sultan“ hätten bei ihrem Verhalten die seemännische Usance für sich gehabt, welche sich auch in dem Verhalten aller übrigen zu der in Frage kommenden Zeit auf dem betreffenden Meeressteile fahrenden Schiffe manifestiert habe.

Wie das Berufungsgericht nun keineswegs verkennt, wird hierdurch allerdings nicht ausgeschlossen, daß die Einstellung der Fahrt eine „durch die besonderen Umstände des Falles“ (wie es in Art. 24 weiter heißt) gebotene Vorsichtsmaßregel sein konnte. Es stellt aber

fest, daß auch solche besondere Umstände nicht vorgelegen haben, indem zwar beispielsweise in dem Ertönen eines Dampfpeifen-signalens ein besonderer Umstand zu erblicken gewesen sein würde, insfolgedessen, wie das Seeamt sage, die Maschine „nach einer alten seemännischen Klugheitsregel“ sofort hätte gestoppt werden müssen, daß das Seeamt aber selbst annehme, daß weder der Führer des „Sultan“, Kapitän E., noch dessen Steuermann B. vor dem Erblicken des Toplichtes und grünen Lichtes der „Cimbria“ deren Dampfpeife gehört haben, während nicht abzusehen sei, wie der Umstand, daß der „Sultan“ kurz vor dem Zusammenstoße einen anderen Dampfer auf nur 60 Fuß seitliche Entfernung passiert hatte, ihn — wie die Beklagte meint — zur gänzlichen Einstellung der Fahrt hätte bestimmen sollen, da bei parallelen Kursen in 60 Fuß Abstand eine Kollisionsgefahr nicht vorgelegen habe.

Nun stellt das Seeamt allerdings fest, die Stärke des Nebels sei derartig gewesen, daß sie das Erkennen eines hellbrennenden Signallichtes erst auf 300—360 Meter Entfernung zuließ, und es sei für beide Schiffe nach Maßgabe ihrer Bauart und ihrer Dimensionen eine offenbare Unmöglichkeit gewesen, bei ihrer sechs- resp. viermeiligen Fahrgeschwindigkeit auf die Hälfte dieser Entfernung durch Befolgung der Vorschrift des Art. 18 der Verordnung zum Stillstande zu kommen. Unter diesen Umständen aber würde nach Ansicht des Seeamtes die Vorsicht es erheischen haben, daß beide Schiffe ihre Fahrt einstellen, solange die Dichtigkeit des Nebels nicht nachließ; denn die Fahrgeschwindigkeit müsse der Dichtigkeit des Nebels entsprechen, und dies sei nach Ansicht des Seeamtes nur der Fall, wenn das betreffende Dampfschiff so langsam fährt, daß es beim Sichten eines anderen Schiffes imstande ist, auf die halbe Distanz außer Fahrt gesetzt zu werden, da nur in diesem Falle die Möglichkeit einer erfolgreichen Befolgung des Art. 18 gesichert sei, welcher überall da Platz greife, wo eine Kursänderung nicht so frühzeitig vorgenommen und erkennbar gemacht werden könne, daß nach dem ordnungsmäßigen Verlaufe der Dinge jeder Zweifel an dem Erfolge derselben ausgeschlossen sei.

Allein zunächst erklärt das Seeamt selbst es an einer anderen Stelle nur als wünschenswert, wenn die Führer der „Cimbria“ und des „Sultan“ beim Einsetzen des dichten Nebels zur Siftierung



der Fahrt ihrer Schiffe geschritten wären, da dann der Unfall vermieden sein würde, und es begründet die Notwendigkeit seiner Auffassung nur damit, daß anderen Falles der Zweck des internationalen Seestraßenrechtes, das Zusammenstoßen von Schiffen zu verhüten, nicht realisiert werden könne. Es hat auch, worauf das Berufungsgericht mit Recht hinweist, in dem Tenor seines Spruches unter den Ursachen der Kollision die Unterlassung der Einstellung der Fahrt seitens des „Sultan“ nicht erwähnt, und nach den Gründen des Spruches scheint es ihm diese auch nicht als Verschulden anzuzurechnen, indem es dort auf Grund seiner Auffassung nur zu dem Schlusse gelangt, es sei wünschenswert, daß der Art. 13 der Verordnung nach Analogie des Art. 18 eine Erweiterung erhalte, nach welcher Schiffe verpflichtet würden, bei Nebel u, wenn nötig, die Fahrt einzustellen oder eventuell (auf Revieren) vor Anker zu gehen. Ebenso hat der bei der Verhandlung vor dem Seeamte mitwirkende Reichskommissar seiner in dem Spruche referierten Erklärung zufolge allein der „Gimbria“ die Schuld an der Kollision (wegen des von ihr vorzeitig gegebenen Backbordruders) zugeschrieben.

Das hier von dem hamburgischen Seeamte aufgestellte, aus §. 18 der Verordnung hergeleitete Prinzip ist denn auch in den vom Oberlandesgerichte in dessen schon oben erwähnten Urteile vom 6. Mai 1887 angeführten früheren Sprüchen noch keineswegs zum Ausdruck gebracht, sondern es ist vielmehr in jenen Fällen vom Seeamte, bezw. Oberseeamte nur ausgesprochen, es sei nach Art. 24 der Verordnung unrichtig, daß im Nebel niemals zur völligen Sistierung der Fahrt geschritten zu werden brauche, die zunehmende Dichtigkeit des Nebels aber habe (in dem damals vorliegenden Falle) dies geboten, der Sinn des Art. 13 könne nur sein, daß ein Schiff bei Nebel u mit einer Geschwindigkeit zu fahren habe, welche beim Sichten eines anderen, ebenfalls mit mäßiger Geschwindigkeit fahrenden Schiffes noch Zeit zum Ausweichen läßt, und im vorliegenden Falle habe mit geringerer Geschwindigkeit gefahren oder geankert werden können und sollen. Das letzte Citat (aus Bd. 6 S. 407 der Entsch. des Oberseeamtes und der Seeämter) datiert dagegen aus einer späteren Zeit; auch ergibt der dort aus der Thatsache, daß es nicht gelungen war, beim Ansichtkommen eines fast stillliegenden Schiffes das in Frage kommende andere Schiff rechtzeitig außer Fahrt zu setzen,

gezogene Schluß, daß die Fahrt eine dem Art. 13 nicht entsprechende gewesen sein könne, nichts darüber, daß und aus welchen Gründen das Seeamt ein Stillliegen für geboten erachtet habe.

Das Berufungsgericht berücksichtigt nun bei dem internationalen Charakter der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen mit Recht auch die Rechtsprechung anderer bedeutender seefahrender Nationen, aus welcher es, ohne daß dieses Ergebnis als irrig angefochten wäre, entnimmt, daß zwar eine Reihe bei Marsden (*The Law of collisions at sea* [II ed.] p. 350 flg.) und bei Britchard (*Digest of admiralty and maritime law* [III ed.] Vol. I p. 225 flg.) kurz angeführter Aussprüche englischer Richter bei dickem Nebel, wenigstens auf Flüssen, Rheden und viel befahrenen Seewegen, vollständige Einstellung der Fahrt verlangt, daß sich dagegen bei Aspinall (*Maritime Law Cases*, Vol. V, new serie from 1882—1886) mehrere vollständig mitgeteilte neuere Entscheidungen englischer Gerichte finden, in welchen sehr bestimmt für die Befolgung des Art. 13 der *Regulations for preventing collisions* nur gefordert wird, daß bei dickem Nebel ein Dampfschiff so langsam fahre, wie mit der Erhaltung seiner Steuerfähigkeit vereinbar ist, während in einer Entscheidung sogar ausgesprochen wird, daß selbst beim Hören der Dampfspeife eines anderen Schiffes keine Verpflichtung bestehe, das eigene Schiff zum Stillstande zu bringen. So ist auch unter den Vorsichtsmaßregeln, welche nach einem von Marsden (p. 354) angeführten Urteile des höchsten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten von Nordamerika ein Dampfer bei Nebel zu ergreifen hat, von einem gänzlichen Stoppen der Maschine nicht die Rede, sondern es wird nur verlangt, daß die Geschwindigkeit bis auf das zur Aufrechterhaltung der Steuerfähigkeit eben erforderliche Maß verringert werde, und daß das Ruder mit genügenden Kräften besetzt sei, um im Falle der sich hierzu ergebenden Notwendigkeit einen raschen Wechsel in dem Kurse des Schiffes bewirken zu können, während in betreff der neuesten französischen Praxis auf eine Entscheidung des Handelsgerichtes in Havre verwiesen wird, in welcher der gegen das eine der beiden kollidierenden Dampfschiffe erhobene Vorwurf, während des nebeligen Wetters seine Fahrt nicht gemäßigt zu haben, mit der Erwägung zurückgewiesen wird, daß es bei einem so großen Dampfer notwendig gewesen sei, eine gewisse Schnelligkeit beizubehalten, damit das Schiff je nach den Um-

ständen dem Steuer gehorcht und Kollisionen mit etwa in der Nähe gehörten Schiffen vermeiden könne.

Wenn nun bei dieser Lage der Rechtsprechung sowohl deutscher als ausländischer Gerichte das Berufungsgericht der Ansicht ist, daß auch der dem „Sultan“ von der Beklagten gemachte Vorwurf überhaupt — wenn auch mit der höchsten für ihn ausführbaren Ermäßigung der Geschwindigkeit — gefahren zu sein, nicht begründet sei, so kann darin die Verletzung irgend einer Rechtsnorm unmöglich gefunden werden. Denn es handelt sich um die Frage, ob den Führer des „Sultan“ subjektiv ein Verschulden treffe, und deren Verneinung erscheint schon dadurch gerechtfertigt, daß nicht allein die Auffassung des Gesetzes in weiten seemannischen Kreisen der Auffassung des Seeamtes widerspricht, sondern auch die Auktorität einer Reihe von gerichtlichen Entscheidungen in verschiedenen Ländern ihm zur Seite steht, ihm daher die Richtigkeit der Auffassung des Seeamtes, wenigstens nach dem bestehenden Rechte, jedenfalls als sehr zweifelhaft erscheinen und sein Verhalten sehr wohl ein gutgläubiges sein konnte, wie ja auch das Seeamt selbst sich dies keineswegs verhehlt hat.

Übrigens beschränkt auch das Seeamt die von ihm für Dampfschiffe angenommene Verpflichtung zur gänzlichen Sistierung ihrer Fahrt auf den Fall, wenn der Nebel so dicht und infolgedessen der Gesichtskreis so eng ist, daß der Führer des Dampfschiffes nicht darauf rechnen kann, dem Zusammenstoße mit einem anderen aus dem Nebel auftauchenden Schiffe könne mit Sicherheit durch eine Kursänderung, also durch ein Ausweichen mittels Rudermanövers, vorgebeugt werden. Daß aber diese Voraussetzung hier tatsächlich vorgelegen habe, daß mithin, wenn trotz des Nebels ein gegenseitiges Sichten der Lichter anderer Schiffe auf 300—360 Meter Entfernung möglich war, dasjenige der beiden Dampfschiffe, welches nach Artt. 15 flg. der Verordnung dem anderen aus dem Wege zu gehen hatte, hierzu unter der berechtigten Voraussetzung, daß auch dieses Schiff mit thunlichst ermäßigter Geschwindigkeit fuhr, durch Änderung seines Kurses nicht imstande gewesen wäre, hat das Seeamt überall nicht festgestellt, und es folgt dies nicht schon ohne weiteres aus der Feststellung, daß das Schiff auf die Hälfte dieser Entfernung durch Stoppen und Rückwärtsgehen der Maschine nicht zum Stillstande habe gebracht werden können.“ . . .