

3. 1. Ist die Seestrafenordnung in Ansehung der durch einen Schiffszusammenstoß verursachten Beschädigung des Fahrwassers ein Schutzgesetz nach § 823 Abs. 2 BGB.?
2. Steht dem aus diesem Grunde erhobenen Schadenersatzanspruch § 25 der Strandungsordnung in der Fassung vom 30. Dezember 1901 entgegen?
3. Begriff des Fahrwassers in § 25 der Strandungsordnung.

I. Zivilsenat. Urf. v. 29. Januar 1910 i. S. W.-L. (Wekl.) v. Hamburger Staat (Kl.). Rep. I. 28/09.

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

In der Nacht vom 13. zum 14. April 1907 wurde die Biermastbark „Wanderer“ in der Elbe auf der Reede von Altenbruch von dem Dampfer der Beklagten „Gertrud Boermann“ angerannt. Die Bark versank infolge des Zusammenstoßes. Nach einem zwischen den Staaten Preußen und Hamburg bestehenden Abkommen vom Jahre 1889 hat der hamburgische Staat die Beseitigung von Wracken und

sonstigen der Schifffahrt gefährlichen Gegenständen in der Elbe innerhalb desjenigen Bezirks übernommen, in welchem die Bezeichnung des Fahrwassers durch Seezeichen und Leuchtfeuer, sowie die Baggerung und Tiefhaltung des Wassers durch ihn auf seine Kosten beschafft wird. Im Hinblick auf diese Verpflichtung ließ der hamburgische Staat das Wrack des „Wanderer“ beseitigen. Er verlangte dann von der Beklagten Erstattung der dadurch entstandenen Kosten in Höhe von 270 000 *M.* Die Beklagte bestritt den Anspruch nach Grund und Betrag.

Das Landgericht erklärte den Anspruch dem Grunde nach für berechtigt. Die Berufung der Beklagten wurde zurückgewiesen; ebenso die Revision, aus folgenden

Gründen:

„Es ist unbestritten, daß das Versinken des „Wanderer“ durch einen Verstoß gegen die Seestraßenordnung, der einer Person der Schiffsbesatzung der „Gertrud Woermann“ zur Last fiel, verursacht worden ist. Für den durch das Versinken des „Wanderer“ entstandenen Schaden ist also die Beklagte gemäß §§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3 *HGB.* innerhalb der Grenzen gesetzlicher Schadenshaftung verantwortlich. Offensichtlich unhaltbar wäre es, anzunehmen, daß sich diese Verantwortlichkeit bei einem Schiffszusammenstoße auf die dadurch bewirkte Beschädigung von Schiff oder Ladung (§§ 734—739 *HGB.*) beschränke. Diese Schädigungen haben ihrer Wichtigkeit wegen an der bezeichneten Gesetzesstelle eine besondere Regelung erfahren. Daraus folgt aber keineswegs, daß der Reeder für andere Schadensfolgen nicht aufzukommen brauche. Die Beklagte haftet im vorliegenden Falle persönlich, weil die Voraussetzungen des § 774 *HGB.* gegeben sind. Die Entscheidung des gegenwärtigen Rechtsstreits ist somit davon abhängig, ob auch der infolge des Zusammenstoßes durch die Beschädigung des Fahrwassers dem hamburgischen Staate erwachsene Schaden zu den Schadensfolgen gehört, für die nach allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes einzustehen ist. Das Oberlandesgericht hat den Anspruch des Klägers dem Grunde nach für berechtigt erklärt, indem es die Seestraßenordnung als ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz ansieht und insbesondere annimmt, als „anderer“ im Sinne des § 823 Abs. 2 *BGB.* müsse hinsichtlich des Fahrwassers der Elbe auch der Kläger gelten.

1. Die Revision rügt zunächst Verletzung des § 25 der Strandungsordnung. Der Staat habe nach dieser Gesetzesvorschrift die Befugnis, Bracke aus dem Fahrwasser zu beseitigen und sich zur Deckung der Kosten an das gesunkene Schiff und dessen Ladung zu halten. Weitere Ansprüche aus allgemeinen Vorschriften könne der Staat zur Deckung seiner Kosten nicht erheben, da die Materie durch Sondergesetz abschließend geregelt sei.

Diese Ansicht kann nicht als richtig angesehen werden. Sie beruht darauf, daß zwei getrennte Rechtsgebiete nicht auseinander gehalten werden. Die Strandungsordnung regelt in § 25 die Befugnisse der Behörden in betreff der Beseitigung von Schiffahrtshindernissen. Sie gibt dabei der Behörde das Recht, sich — von gewissen Ausnahmen abgesehen — zur Deckung der Räumungskosten an die beseitigten Gegenstände zu halten; dagegen wird ihr nicht das Recht gewährt, den Eigentümer der Gegenstände persönlich in Anspruch zu nehmen. Mit der Entscheidung des erkennenden Senats vom 30. Oktober 1906 (Entsch. in Zivilf. Bd. 64 S. 200) muß angenommen werden, daß die Strandungsordnung diese behördlichen Befugnisse vollständig und abschließend regeln wollte und geregelt hat. In ein ganz anderes Rechtsgebiet fällt aber die Frage, ob die Beklagte durch den ihr zur Last fallenden Schiffszusammenstoß schadensersatzpflichtig gegenüber dem Kläger geworden ist. Hier handelt es sich um das Recht des Schadenersatzes wegen unerlaubter Handlungen, dort um eine Eigentumsbeschränkung, um die Befugnis der Behörde, in das Eigentum eines anderen einzugreifen, und um die Deckung der entstehenden Kosten. Während in § 25 StrD. das Verhältnis zwischen Behörde und Eigentümer geregelt wird, tritt im gegenwärtigen Streitfalle die Frage hervor, ob jemand — mag er Eigentümer des versunkenen Schiffes sein oder nicht — dadurch, daß er das Versinken verschuldete, anderen gegenüber, seien es der Eigentümer des beschädigten Schiffes oder sonstige Personen, für den entstandenen Schaden verantwortlich ist. § 25 ordnet den Eingriff in fremde Eigentumsrechte, den „das öffentliche Interesse erfordert“.

Vgl. Verhandlungen des Reichstags 2. Leg.-Periode 1. Session 1874

Anl. Nr. 5, Motive zu § 27 (25) StrD.

Beim Schadenersatz dagegen stehen rein zivilrechtliche Interessen auf

dem Spiele. Die Neufassung des § 25 Str.D. durch das Gesetz vom 30. Dezember 1901 hat den Inhalt der Gesetzesvorschrift insoweit unverändert gelassen, als sie sich nach wie vor auf das Gebiet des Schadenserfages nicht erstreckt.

Fehl geht der Versuch der Revision, ein anderes aus den von Bartels de lege ferenda gemachten Ausführungen (HansGerZ. 1895, Hauptbl. S. 119) herleiten zu wollen. Hier wird die Frage eines Rückgriffs des wegen der Räumungskosten in Anspruch genommenen Reeders des gesunkenen Schiffes gegen das an dem Zusammenstoße beteiligte Schiff erwogen; die Begründung des Gesetzes vom 30. Dezember 1901 ist aber auf diese Frage mit keinem Worte eingegangen. Ebenso wenig lassen sich die Motive zum § 27 (25) Str.D. a. F. für die Auffassung der Revision verwerten. Wenn diese hervorheben, die Begräumung eines Schiffahrts Hindernisses „könne nicht davon abhängig bleiben, ob der Eigentümer oder ein Berger sich entschließe, den Gegenstand aus dem Wasser zu schaffen“, so ist es unzulässig, daraus mit der Revision den Schluß zu ziehen, es könne der Eigentümer auch dann nicht gezwungen werden, das Wrack zu beseitigen oder die Kosten der Beseitigung zu tragen, wenn er das Sinken seines Schiffes verschuldet habe. Denn ein Verschulden und die daraus sich ergebenden rechtlichen Folgen werden an jener Stelle überall nicht erörtert und liegen überhaupt außerhalb des Gedankenkreises der Motive. Wenn endlich in § 25 Abs. 4 Str.D. dem Schiffer oder seinem Stellvertreter die durch Strafanandrohung geschützte Verpflichtung auferlegt wird, dem Strandamte von dem Sinken eines Schiffes oder ähnlichen Vorgängen unverzüglich Anzeige zu erstatten, so läßt sich auch aus dieser Vorschrift schlechterdings nicht mit der Revision folgern, daß über das Maß des § 25 hinausgehende Ansprüche gegen den Reeder sich nur dadurch ergeben könnten, daß der Verpflichtung nicht genügt und deswegen Schaden entstanden sei. Diese Folgerung kann um so weniger gebilligt werden, als die Begründung zur Novelle vom 30. Dezember 1901 hervorhebt, daß „selbstverständlich nur derjenige Schiffer, dessen Schiff das Hindernis bilde, . . . zur Anzeige verpflichtet sei.“

Vgl. Verhandlung des Reichstags 10. Leg.-Periode, 2. Session 1900/1902 Anl. Nr. 149, Begründung zu Abs. 4 des § 25. Auch hier zeigt sich deutlich, daß das Gesetz nur den Eigentümer

des gesunkenen Schiffes als Eigentümer im Auge hat, ohne sich mit dem Urheber des entstandenen Schadens als solchem zu befassen.

2. Daß den Schutz eines anderen bezweckende Gesetz (§ 823 Abs. 2 BGB.) findet das Berufungsgericht . . . in der Seestrafenordnung. Auch hiergegen wendet sich die Revision. Sie führt aus, die Seestrafenordnung habe internationalen Charakter; sie bezwecke, den Verkehr auf den Seestraßen vor der Gefahr, die aus einer Schiffskollision drohe, zu schützen. Sie wolle also die auf den Seestraßen verkehrenden Schiffe mit den darauf befindlichen Sachen und Personen schützen. An die mittelbar durch eine Schiffskollision in seltenen Fällen berührten, hier fraglichen Interessen der einzelnen Staaten sei bei Aufstellung dieser Regeln nicht gedacht. Selbständige Ansprüche der Territorialstaaten hätten durch die internationalen Regeln nicht begründet werden sollen. Der Schutz dieser staatlichen Interessen eigne sich nicht für eine internationale Regelung.

Diese Ausführungen sind nicht haltbar. Die Seestrafenordnung bezweckt die Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe. Augenfällig ist, daß die Verordnung den Schiffseigner gegen Beschädigung und Verlust seines Schiffes schützen will. Mit der schweren Beschädigung des Schiffes steht aber die durch das Versinken desselben bewirkte Sperrung oder Beeinträchtigung des Fahrwassers im nächsten Zusammenhange. Ein einheitlicher Vorgang, das infolge des Zusammenstoßes eintretende Versinken des Schiffes, bringt dem Schiffseigner einen Verlust und verschlechtert zugleich die Seestraße. Es ist daher nicht einzusehen, daß die Seestrafenordnung nur den Schutz der Schiffe, nicht dagegen den Schutz der Seestraße bezwecken wollte. Ob sich der vom Berufungsgericht ausgesprochene Satz: „der andere, dessen Schutz die Seestrafenordnung bezweckt, ist jeder, der durch Verstoß gegen ihre Vorschriften möglicherweise geschädigt werden kann“, in dieser Allgemeinheit aufrecht erhalten läßt, braucht nicht entschieden zu werden. Die Straße, auf welcher die Schiffe verkehren, liegt jedenfalls innerhalb des von der Seestrafenordnung unter Schutz gestellten Interessentkreises.

Der hamburgische Staat hatte, was hier vorläufig unterstellt wird, dafür Sorge zu tragen, daß der Elbstrom an der in Betracht kommenden Stelle in dem ordnungsmäßigen Zustande, in welchem er sich vor dem Sinken des „Wanderer“ befand, verblieb.

Das Sinken des Schiffes enthielt einen Eingriff in diesen Interessenkreis und schloß eine Schädigung des Staates in sich. Die Interessen des hamburgischen Staates wurden nicht, wie die Revision meint, durch den Zusammenstoß der Schiffe, der das Sinken des angerannten Schiffes zur Folge hatte, nur mittelbar berührt, sondern unmittelbar getroffen. Zutreffend wird vom Berufungsgerichte hervorgehoben und auch von der Revision nicht angefochten, daß durch den Abs. 2 des § 823 BGB. nicht nur die in Abs. 1 aufgezählten Güter geschützt werden. Der Hinweis der Revision darauf, daß die internationale Seekonferenz in Washington Vorschriften über die Beseitigung von Wracken aus den Territorialgewässern nicht empfohlen habe (Bartels a. a. O. S. 111), ist ohne wesentliche Bedeutung. Die Frage, ob die Seestraßenordnung als ein Schutzgesetz im Sinne der Vorschrift des § 823 Abs. 2 angesehen werden muß, und welche Schadensersatzansprüche auf diese Vorschrift gegründet werden können, muß aus dem bürgerlichen Rechte, insbesondere aus § 823 selbst beantwortet werden. Die dafür in Betracht kommenden entscheidenden Erwägungen liegen außerhalb des Gesichtskreises der internationalen Verhandlungen, welche die Bestimmungen der Seestraßenordnung und verwandte Vorschriften betreffen. Die Feststellung jener Schadensersatzansprüche regelt sich nicht nach internationalem, sondern nach dem Rechte der einzelnen Staaten. Ob etwa außer der Seestraßenordnung auch das *interdictum ne quid in flumine publico fiat* (Dig. 43, 12) als ein Schutzgesetz nach § 823 Abs. 2 BGB. im vorliegenden Falle angesehen werden darf, kann dahingestellt bleiben.

3. Mit Unrecht bestreitet die Revision die oben unterstellte Verpflichtung des Klägers, den Elbstrom an der fraglichen Stelle in ordnungsmäßigem Zustande zu erhalten und das Wrack des „Wanderer“ zu beseitigen. Die Revision vertritt die Ansicht, daß sich der Kläger nach dem Abkommen vom Jahre 1889 nicht verbindlich gemacht habe, jedes Wrack in der Unterelbe zu beseitigen; er habe sich vielmehr nur erboten, „alle Wracke . . . innerhalb des durch Seezeichen bezeichneten Fahrwassers auf hamburgische Kosten bis so weit entfernen zu lassen, daß sie den Schiffen nicht schaden können.“ Auf Wracke außerhalb des Fahrwassers (des Lonnenstriches) beziehe sich die Vereinbarung nicht. Der „Wanderer“ sei aber außerhalb des Fahrwassers, nämlich nördlich der Lonne 15, gesunken.

Die Vorinstanzen verstehen das Abkommen nicht in diesem engen Sinne, sondern dahin, daß Preußen, „soweit das von Hamburg mit Leuchtfeuern usw. versehene Stromgebiet der Elbe in Betracht komme, überhaupt mit der Beseitigung von Wracken nichts zu schaffen habe, und daß, wenn dort innerhalb oder außerhalb des Tonnenstrichs im Fahrwasser wegen der Schifffahrt Wracke zu entfernen seien, dies lediglich Sache des hamburgischen Staates sei.“ Diese Auslegung läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Sie entspricht dem der Vereinbarung offenbar zugrunde liegenden allgemeinen Gedanken, innerhalb des hamburgischen Betonungsgebiets habe sich allein der hamburgische Staat mit der Entfernung von Schifffahrtshindernissen zu befassen, und ist mit dem Wortlaute des Abkommens sehr wohl vereinbar. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat denn auch der Beklagte selbst in der zweiten Instanz nicht mehr bestritten, daß die Voraussetzungen vorlagen, unter denen der hamburgische Staat tätig zu werden und das Wrack zu beseitigen hatte.

Die Revision sucht die entgegengesetzte Auslegung des Abkommens auch durch den Hinweis auf § 25 Str.D. zu stützen, indem sie hervorhebt, daß sich nach dieser Vorschrift die Beseitigungsbefugnis der Behörde nur auf Schifffahrtshindernisse in dem durch Seezeichen begrenzten Fahrwasser beziehe. Dem ist nicht zuzustimmen. Die behördliche Befugnis erstreckt sich auf diejenigen Schifffahrtshindernisse, die sich „in einem Fahrwasser, auf einer Seeede oder in einem Hafen“ befinden. Der Begriff des Fahrwassers wird vom Gesetze nicht bestimmt umgrenzt; man hat darunter, dem natürlichen Wortsinne entsprechend, das von Schiffen regelmäßig befahrene Wasser, die dem Schiffsverkehre dienende Wasserfläche zu verstehen. Wenn die Revision auf die Begründung der Novelle vom 30. Dezember 1901 verweist, so wird in dieser nur gesagt, daß als Fahrwasser „zunächst . . . diejenigen für Seeschiffe benutzbaren Wasserwege anzusehen seien, deren Verlauf durch Seezeichen kenntlich gemacht sei.“

Vgl. C Nr. 1 Abs. 1 der Bekanntmachung, betr. die einheitliche Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern, vom 31. Juli 1887.

Hinzugefügt wird, daß auch die in Abs. 2 genannten Wattenfahrwasser, auf welche die durch jene Bekanntmachung veröffentlichten Grundsätze keine Anwendung fänden, als Fahrwasser im Sinne

des vorliegenden Gesetzes gelten müßten, da kein Grund bestehe, sie bezüglich der Freihaltung von Schiffahrtshindernissen anders zu behandeln, als die sonstigen Fahrwasser. Die Ausführungen enthalten keine erschöpfende Aufzählung, geschweige denn, daß sie eine Begriffsbestimmung geben wollten; sie geben vielmehr nur Beispiele, die den Begriff „Fahrwasser“ erläutern. Die in bezug auf das Wattensfahrwasser angestellte Ermägung erscheint auch im vorliegenden Falle zutreffend. Der „Wanderer“ ist etwas nördlich der Tonne 15 auf 6—7 m Tiefe gesunken, und nach dem Tatbestande des Berufungsurteils ist es in zweiter Instanz nicht mehr angefochten worden, daß das Wasser nördlich der Tonne 15 regulär von der Klein- und Küstenschiffahrt als Fahrwasser benutzt werde, wenn auch unstreitig das Hauptfahrwasser sich südlich der Tonne 15 befinde.

4. Aus vorstehenden Darlegungen ergibt sich, daß dem Kläger die Verpflichtung oblag, das Wrack des „Wanderer“ zu beseitigen. Die Bemerkung der Revision, der hamburgische Staat habe sich auf die Markierung des Wracks beschränken können, erledigt sich schon durch die Feststellung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe nicht bestritten, daß die Voraussetzungen vorlagen, unter denen der Staat das Wrack zu beseitigen hatte. Zudem hat bereits der erste Richter festgestellt, daß das Wrack für viele nicht tief gehende Dampfer und Segelschiffe ein gefährliches Hindernis bildete, . . . und daß das Interesse der Schiffahrt dringend die Beseitigung des Wracks gebot. Dieser Feststellung schließt sich das Oberlandesgericht an, indem es hervorhebt, der Staat sei im öffentlichen Interesse genötigt gewesen, das Wrack tunlichst bald zu beseitigen. Die Befugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde (vgl. Schaps, Seerecht S. 745, Bem. 4 zu § 25 StrD.) zur Begräumung des Wracks beruht, von sonstigen wasserpolizeilichen Rechten abgesehen, auf § 25 StrD., die Befugnis der hamburgischen Behörde (Deputation für Handel und Schiffahrt) im besonderen auf dem mehrerwähnten Abkommen zwischen Hamburg und Preußen.

Hieraus erhellt ohne weiteres, daß der Kläger nicht gehalten war, zunächst auf die Zustandsherstellung (§ 249 BGB.), welche in der Entfernung des Wracks bestand, zu klagen, sondern daß er seinen Anspruch unmittelbar auf Geldersatz richten konnte. Die öffentlich-



rechtl. Befugnis, das Wrack wegzuräumen, wurde dadurch nicht berührt, daß der hamburgische Staat kraft der ihm zustehenden Privatrechte einen Schadenersatzanspruch aus dem von der Bellagten zu vertretenden Schiffszusammenstoße und der dadurch verursachten Verschlechterung des der Fürsorge Hamburgs anvertrauten Fahrwassers erworben hatte.. Sobald die zulässige Beseitigung des Wracks erfolgt war, konnte darauf ein privatrechtlicher Anspruch nicht mehr gerichtet werden; er war insoweit gegenstandslos. Der dem Kläger erwachsene Schaden bestand jetzt in dem Verluste eines Geldbetrags, der den aufgewandten erforderlichen Beseitigungskosten gleich kam; der Schadenersatz fiel mit dem Geldinteresse zusammen; die Ausgleichung dieses bildete die Zustandsherstellung. Auf die Feststellung des Berufungsgerichts, die Bellagte würde, wenn eine Aufforderung, das Wrack zu beseitigen, an sie ergangen wäre, dies abgelehnt haben, kommt es somit nicht an.“ . . .