

69. Darf bei einem über Steuer geschleppten Schiffe im Hamburger Hafen die durch Art. 2 der Seestraßenordnung vorgeschriebene Lichterführung geändert werden?

Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906 (RGVL S. 120) Art. 2, 5.
Hamburger Hafengesetz vom 2. Juni 1897 (GS. I S. 26) § 26.

I. Zivilsenat. Ur. v. 3. Juni 1916 i. S. Vereinigte E. in F. (Bell.)
w. U. in F. (Kl.). Rep. I. 31/16.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin hatte laut Frachtvertrag mit der Firma S. & G. den Transport von Tabak übernommen, der im Baakenhafen zu Hamburg lagerte. Am 30. Dezember 1910 nachmittags stieß die Schute 4545, mit welcher der Transport des Tabaks ausgeführt wurde, mit dem Rahne Arndt zusammen, der, geschleppt von dem Dampfer Moritz, durch den Baakenhafen stromabwärts fuhr. Die Schute wurde leck und die Tabakladung beschädigt. Die Firma Str. & Ue., die Eigentümerin des Tabaks, klagte in den Rechten der Firma S. & G. aus dem Frachtvertrag auf Schadensersatz gegen die (jetzige) Klägerin. Der Klaganspruch wurde durch das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 19. Februar 1912 für berechtigt erklärt. Auf Grund dieses Urteils bezahlte die Klägerin an die Firma Str. & Ue. an Kapital 7586,54 M sowie an Zinsen und Kosten 2184,66 M und beanspruchte als ihre Rechtsnachfolgerin, gestützt auf den § 426 Abs. 1 BGB., die Erstattung von 75% der gezahlten Beträge von der Beklagten mit der Behauptung, daß deren Schlepper Clara und seinem Anhang, dem Rahne Becker, das überwiegende Verschulden an dem Unfälle zur Last falle. Dieser Rahne hatte neben dem Rahne Arndt an den Pfählen des Baakenhafens

gelegen. Der Dampfer Moritz nahm dann den Kahn Arndt ins Schlepptau. Inzwischen hatte der Dampfer Clara den Kahn Becker angefaßt und war im Begriff, ihn über Steuer auf die Elbe hinauszuziehen. Dies nötigte den Schleppzug Moritz-Arndt Steuerbordruder zu geben. Gleich darauf mußte der Dampfer Moritz der Schute 4545 nach Backbord ausweichen. Sein Anhang Arndt stieß hierbei mit ihr zusammen.

Zur Schuldfrage machte die Klägerin folgendes geltend. Auf dem Dampfer Moritz habe man den Kahn Becker erst in nächster Nähe erkennen können, weil die Positionslaternen des Rahnes so auf die Buße gestellt gewesen wären, daß sie nach achtern gelehrt hätten. Zum mindesten hätte man, was nicht geschehen sei, ein dem Hecklicht entsprechendes Licht vorn anbringen müssen. Der Dampfer Clara, der für den Schlepper Moritz erst sichtbar geworden, als dieser am Rahne Becker vorbeigekommen sei, habe einen derart unrichtig beleuchteten Kahn nicht ins Schlepptau nehmen dürfen.

Das Landgericht Hamburg wies gemäß dem Antrage der Beklagten die Klage ab. Das Hanseatische Oberlandesgericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung von 4551,92 *M* nebst Zinsen. Die Revision der Beklagten hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

„Das Oberlandesgericht erachtet den Ausgleichungsanspruch aus § 426 Abs. 1 BGB. in Höhe von 60 % des Schadens für begründet. Es nimmt an, daß der Zusammenstoß zwischen der Schute 4545 und dem Rahne Arndt verschuldet sei: 1. durch die Führung der Schute aus den im Vorprozesse Str. & Ue. gegen U. dargelegten Gründen, 2. durch die Führung des Schleppers Clara, weil die Umstellung der Positionslaternen auf dem Rahne Becker unzulässig gewesen sei, die Führung der Clara sie bei gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Schleppfahrt habe erkennen können und erkannt habe und, wenn die Clara trotzdem den Kahn schleppen wollte, sich — was nicht geschehen sei — vorher hätte überzeugen müssen, ob auf dem bei der Schleppfahrt nach hinten gerichteten Vorderende des Rahnes ein weißes Hecklicht gebrannt habe. . . . Die Revision bestreitet, daß die Lichterführung des Rahnes Becker falsch gewesen sei. Dies nimmt das Oberlandesgericht an, weil die einschlägigen Bestimmungen der Seestraßenordnung im Beihalt des

§ 26 des Hamburger Hafengesetzes klar erkennen ließen, daß die Stellung der Positionslaternen nicht geändert werden dürfe, wenn ein Schiff rückwärts fahre oder über Steuer geschleppt werde.

Die Seestraßenordnung ist an die Stelle der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See getreten, die gemäß § 26 des Hafengesetzes mit den in dieses aufgenommenen Ergänzungen und Abweichungen auch für die Schifffahrt im Hamburger Hafen eingeführt worden ist. Auf Verletzungen der Seestraßenordnung kann die Revision nicht gegründet werden, wenn die angefochtene Entscheidung nicht auf deren Vorschriften allein, sondern wesentlich auch auf der Anwendung der besonderen Vorschriften des Hafengesetzes beruht. Hier ist die Rüge der Revision, daß der Art. 5 der Seestraßenordnung verletzt sei, zulässig, weil das Oberlandesgericht sich wesentlich auf diesen und den Art. 2 stützt, ohne auch nur anzudeuten, daß durch die Worte „im Beihalt des § 26 des Hamburger Hafengesetzes“ auf Bestimmungen dieses Gesetzes hingewiesen werden sollte, durch die jene Artikel erst die vom Oberlandesgerichte vertretene Auslegung erhielten.

Nach Art. 5 muß jedes Fahrzeug, welches geschleppt wird, dieselben Lichter führen, die durch Art. 2 für ein Dampffahrzeug in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der dort erwähnten weißen Lichter. Der Art. 2 bestimmt, daß an der Steuerbordseite ein grünes Licht, an der Backbordseite ein rotes Licht zu führen ist. Nach der Seemannssprache liegt für jemand, der im Schiffe von hinten nach vorn sieht, die Steuerbordseite zur rechten, die Backbordseite zur linken Hand, eine Begriffsbestimmung, die sich für das geschleppte Schiff auch beim Schleppen über Steuer nicht ändert. Der Art. 5 betrifft aber nicht diese (als Ausnahme in Betracht kommende) Art und Weise des Schleppens, sondern den Regelfall, wenn das Schiff von vorn geschleppt wird. Für jenen Fall enthält die Seestraßenordnung keine ausdrückliche Bestimmung. Da sie das Schleppen über Steuer nicht verbietet, so regelt die Lichterführung des so geschleppten Schiffes die allgemeine Vorschrift des Art. 29, wonach die durch die besonderen Umstände des Falles gebotenen Vorichtsmaßregeln anzuwenden sind. Danach handelt aber der Schiffer vorwurfsfrei, wenn er, wie es hier geschah, gemäß der durch den Schlepper angegebenen Fahrtrichtung das grüne Licht auf der Back-

bordseite und das rote Licht auf der Steuerbordseite des über Steuer geschleppten Schiffes so anbringt, daß das Licht in der Fahrtrichtung recht voraus (über das Hinterschiff) geworfen wird; denn die Seitenlichter sollen, wie das Landgericht zutreffend hervorhebt, nicht den überholenden, sondern den entgegenkommenden Schiffen sichtbar sein. Es folgt dies aus dem Art. 2 SeeStrD., der, von der Annahme ausgehend, daß das in Fahrt befindliche Dampffahrzeug Vorwärtsfahrt macht, verordnet, daß die an der Steuer- und Backbordseite anzubringenden Seitenlaternen das Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompaßstrichen von recht voraus bis zu zwei Strich achterlicher als dwards werfen müssen. Wären die Seitenlaternen des Rahnes Becker, wie es das Oberlandesgericht für richtig hält, genau nach Vorschrift des Art. 2 aufgestellt worden, so würde der Zweck, die Seitenlichter den entgegenkommenden Schiffen sichtbar werden zu lassen, nicht erreicht worden sein, und die von hinten kommenden Schiffe hätten leicht in den Irrtum geraten können, daß ein Schiff ihnen entgegenfahre. Hierdurch wäre Verwirrung angerichtet und die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet worden.

Wären aber die Seitenlaternen des Rahnes Becker nicht vorschriftswidrig aufgestellt, so zerfällt die Klage. Denn das Oberlandesgericht erblickt das Verschulden des Führers der Clara gerade darin, daß er ein mit falsch gestellten Positionslaternen versehenes Schiff — was für ihn auf den ersten Blick erkennbar gewesen sei — ins Schlepptau genommen habe, und macht deshalb die Beklagte für den Schaden haftbar. Es fordert zwar auch, daß der Führer der Clara zum mindesten sich vor Beginn der Schleppfahrt habe überzeugen müssen, ob auf dem bei der Schleppfahrt nach hinten gerichteten Vordertheile des Rahnes Becker ein weißes Hecklicht gebrannt habe, und hält den Beweis, daß ein solches Licht rechtzeitig gezeigt worden sei, nicht für erbracht. Die Forderung beruht auf dem Art. 10 SeeStrD., wonach ein Fahrzeug, welches von einem anderen überholt wird, diesem vom Heck aus ein weißes Licht zeigen muß. Würde aber auch anzunehmen sein, daß der Art. 29 dazu führt, beim Schleppen über Steuer die ihrem Wortlaute nach auf diesen Fall nicht passende Vorschrift des Art. 10 entsprechend anzuwenden, so würde doch der Mangel des weißen Lichtes nicht dem Führer der Clara zum Vorwurfe gereichen, weil

es nicht seine Obliegenheit, sondern Sache des Rahnschiffers war, auf überholende Schiffe zu achten und ihnen ein weißes Licht zu zeigen." . . .