

127. Finden die Vorschriften der Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See (R.G.Bl. S. 1) über das Lichterwesen auch auf Fahrzeuge (Brahme) Anwendung, welche keine Segel führen und ausschließlich darauf angewiesen sind, im Schlepptau von Dampfschiffen fortbewegt zu werden?
St.G.B. §. 145.

III. Straffenat. Urtr. v. 24. April 1890 g. Th. Rep. 795/90.

I. Landgericht Kiel.

Auf Revision der Staatsanwaltschaft ist das freisprechende Urteil der Vorinstanz aufgehoben und der Angeklagte wegen Vergehens wider die öffentliche Ordnung (§. 145 St.G.B.'s) zur niedrigsten gesetzlichen Strafe verurteilt worden.

Aus den Gründen:

Das angefochtene Urteil erachtet für erwiesen, daß der von dem Angeklagten als Schiffer geführte „Brahm Peter“, während er im Schlepptau eines Dampfschiffes sich auf der Fahrt von Eckensund nach Kiel auf See befand, die durch Artt. 2. 3. 6 der Verordnung vom 7. Januar 1880 vorgeschriebenen Lichter nicht geführt hat, ge-

langt aber dennoch zur Freisprechung des Angeklagten, weil der „Brahm Peter“ weder als Dampfschiff noch als Segelschiff angesehen werden könne und deshalb nicht unter die Verordnung vom 7. Januar 1880 bezw. §. 145 St.G.B.'s falle.

Diesem Entscheidungsgrunde kann nicht beigeplichtet werden.

Festgestelltermaßen ist der „Brahm Peter“ ursprünglich als Flußschiff gebaut, hat aber dann in der Seefahrt für den Gütertransport Verwendung gefunden; das Schiff führt keine Segel, anscheinend auch keine Masten und muß stets geschleppt werden. Es handelt sich also nicht etwa um ein Floß oder einen ähnlichen, überhaupt nicht als „Schiff“ zu bezeichnenden unförmlichen Körper, sondern um ein eigentliches zum Erwerbe durch die Schifffahrt bestimmtes Fahrzeug, um ein Rauffahrteischiff im Sinne des Art. 432 St.G.B.'s bezw. §. 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 (R.G.Bl. S. 35). Nun bezieht sich die Verordnung „zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See“ vom 7. Januar 1880 nach der Einleitung auf alle „Schiffsführer auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern“. Dieselbe unterscheidet sodann allerdings bezüglich der Lichterführung, des Ausweichens etc. zwischen Dampfschiffen und Segelschiffen, indes erkennbar nur in dem Sinne, daß die Dampfschiffe als solche herausgehoben und besonderer Regelung unterworfen, alle übrigen, nicht durch Dampfkraft bewegten Seeschiffe aber, abgesehen von den in den Artt. 9. 10 a. a. D. bezüglich der Lichter besonderer Ordnung unterzogenen Fahrzeugen, der allgemeinen Kategorie „Segelschiff“ untergeordnet werden. Aus Art. 10 a. a. D. unter a — der, wenn auch durch die Verordnung vom 16. Februar 1881 (R.G.Bl. S. 28) aufgehoben, doch für die Auslegung bedeutungsvoll bleibt — und aus der dort gebrauchten Wendung „andere Schiffe“ im Gegensatz zu „Fischerbooten und anderen offenen Booten“ erhellt jedenfalls, daß der Ausdruck „Schiff“ von der Verordnung im weitesten Sinne angewendet worden ist, sodaß der Umstand, ob das fragliche Fahrzeug mit Masten versehen, ob es von vornherein als Seeschiff gebaut ist u. dgl., bedeutungslos erscheint. In dem gleichen weiten Sinne führt das im Reichsamte des Innern herausgegebene Handbuch der deutschen Handelsmarine unter den deutschen „Rauffahrteischiffen“ mannigfach (unter 1,2924 etc) Fahrzeuge (Kähne) „ohne Masten“ auf. Und in ähnlichem Sinne

hat auch schon früher das Reichsgericht sogar kleinere offene Segelboote den „Schiffen“ zugerechnet und der Verordnung vom 7. Januar 1880 unterstellt,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Straff. Bd. 18 S. 89.

Daß es Schiffe auf See geben könne, welche weder unter die eine noch unter die andere Kategorie fielen und deshalb von allen, gegen die Kollisionsgefahren für erforderlich erachteten Schutzvorschriften befreit seien, solcher Gedanke hat sicherlich der Reichsgesetzgebung ebenso fern gelegen wie die Vorstellung einer Bewegungskraft für die Schifffahrt, welche weder auf Wind noch auf Dampf zurückzuführen sei. Dagegen konnte beim Erlasse der Verordnung vom 7. Januar 1880 zweifellos die gewöhnliche Erscheinung nicht übersehen werden, daß es Schiffe giebt, welche, freiwillig oder notgedrungen, auf die eigene Segelkraft verzichtend, sich überhaupt nicht selbständig, sondern unter Mitwirkung der Kraft eines Dampfschiffes fortbewegen lassen.

Der Art. 6 der Verordnung vom 7. Januar 1880 beweist, daß solcher Fall ausdrücklich vorgesehen und besonderer Regelung unterworfen worden ist. Dieselbe Vorschrift zeigt aber zugleich, daß das geschleppte Segelschiff, obwohl es thatsächlich nicht segelt, sondern durch Dampfkraft fortbewegt wird, doch bezüglich des Lichterwesens und der sonstigen Schutzvorschriften nicht etwa als ein unselbständiges Zubehör des schleppenden Schiffes angesehen werden und auf dessen Lichter, Signale u. angewiesen bleiben soll, sondern daß es dem in freier Fahrt befindlichen Segelschiffe vollkommen gleichgestellt wird und dieselben Lichter auch seinerseits zu führen verpflichtet ist, wie sie das nicht geschleppte Schiff zu führen hat. Hält man dieses fest, dann bleibt kein Grund mehr findbar, weshalb vorliegenden Falles das vom Angeklagten geführte Schiff anders behandelt werden sollte wie ein sonstiges im Schlepptau befindliches Segelschiff. Ob ein Segelschiff aus zufälligen und vorübergehenden Ursachen — etwa weil es Brack geworden oder die Windrichtung ungünstig ist oder die Fahrt beschleunigt werden soll — auf die eigene Segelkraft verzichtet und sich von einem anderen Schiffe schleppen läßt, oder ob das gleiche dauernd und regelmäßig geschieht — etwa weil das fragliche Fahrzeug für die selbständige Seefahrt endgültig unbrauchbar geworden oder aus sonstigen, in der Beschaffenheit des Fahrzeuges liegenden fort-dauernden Ursachen —, kann keinen Unterschied bedingen. In diesem

wie in jenem Falle bleibt das Verhältnis der beiden Schiffe, des schleppenden und des geschleppten, zu einander dasselbe; es verändert sich weder die Art der Fahrt, noch auch — und dieser Umstand ist von entscheidender Bedeutung — erleiden hierdurch die mit der Seefahrt verbundenen Gefahren des Zusammenstoßes die geringste Minderung. Denn es liegt auf der Hand, daß bei Nacht das durch keinerlei Lichter erkennbare, im Schlepptau eines Dampfschiffes befindliche Fahrzeug des Angeklagten für jedes am Hinterteile des Dampfschiffes vorüberfahrende dritte Schiff genau dieselbe Kollisionsgefahr hervorrufen müßte, welcher der Art. 6 der Verordnung vom 7. Januar 1880 gegenüber allen im Schlepptau eines Dampfschiffes befindlichen Segelschiffen vorzubeugen beabsichtigt.

Hiernach hat sich Angeklagter einer Übertretung der Artt. 2. 3. 6 der Verordnung vom 7. Januar 1880 allerdings schuldig gemacht, und er unterliegt der Strafbestimmung des §. 145 St.G.B.'s. Gemäß des §. 394 St.P.D. und da in der Sache selbst kein Grund vorlag, das gesetzlich niedrigste Strafmaß zu überschreiten, ist in Übereinstimmung mit dem Antrage der Staatsanwaltschaft die Strafe bemessen worden. Ob Angeklagter gleichzeitig auch gegen Art. 12 der Verordnung vom 7. Januar 1880 verstoßen hat, kann unerörtert bleiben; einer Entscheidung dieser Frage bedurfte es vorliegenden Falles nicht.