

13. 1. Greift die rechtliche Vermutung für ein Verschulden des Schiffsführers, dessen Schiff unter anderem Zuwiderhandeln gegen die zur Verhütung von Schiffskollisionen gegebenen Vorschriften mit einem anderen Schiffe zusammengestoßen ist, auch dann Platz, wenn der Schiffsführer die Lage des anderen Schiffes nicht erkennen konnte?

2. Wie muß das dem überholenden Schiffe zu zeigende Hecklicht beschaffen sein?

3. Darf an Stelle des dem überholenden Schiffe zu zeigenden Hecklichtes ein festes Hecklicht geführt werden?

Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 Artt. 2. 11. 18. 20.

I. Civilsenat. Urt. v. 18. Februar 1893 i. S. W. L. & Co. (Kl. u. Widerbekl.) w. M. S. & Co. (Bekl. u. Widerkl.) Rep. I. 385/92.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 7. Oktober 1891 abends gegen 7 Uhr ist der elbaufwärts fahrende Dampfer „Athabasca“, der Klägerin gehörig, im Fahrwasser bei Finkenwärder von dem den Beklagten gehörigen, ebenfalls elbaufwärts fahrenden Dampfer „Procida“ an Backbord schräg von rückwärts angerannt worden, infolgedessen gesunken und total verloren gegangen. Auch der Dampfer „Procida“ hat bei dem Zusammenstoße Beschädigung erlitten. Beide Teile behaupten, daß das Schiff des Gegners die alleinige Schuld an dem Zusammenstoße trage, und fordern wechselseitig Schadenserfaß voneinander. Zur Begründung ihrer Ansprüche haben beide Teile auf die Ergebnisse des den Kollisionsfall betreffenden seeamtlichen Verfahrens Bezug genommen.

Das Landgericht zu Hamburg hat die Verhandlung vorab auf den Grund der erhobenen Ansprüche beschränkt und sodann Klage und Widerklage abgewiesen. Die von beiden Teilen eingelegten Berufungen sind zurückgewiesen worden. Das Reichsgericht hat sowohl die hiergegen eingelegte Revision der Kläger wie die Anschließung der Beklagten zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht gelangt zu keiner die beiderseitigen Berufungen, bezw. Klage und Widerklage zurückweisenden Entscheidung, indem es annimmt, daß auf keiner Seite ein für den entstandenen Schaden kausales Verschulden vorliege. Die Klage behauptet alleiniges Verschulden der „Procida“ und stützt sich hierbei darauf, daß die „Procida“ als das überholende Schiff zum Ausweichen verpflichtet gewesen sei (Art. 20 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880). Das Gericht erster Instanz hat sich auf diesen Standpunkt gestellt, jedoch daraus keine Konsequenzen hinsichtlich der Beweislast gezogen, sondern positiv ein Verschulden der „Procida“ angenommen,

welches darin gefunden worden ist, daß zu spät Rückwärtsdampf gegeben worden sei. Das Berufungsgericht hat sich über die Frage der Beweislast nicht ausdrücklich ausgesprochen, allein seine Ausführungen lassen deutlich erkennen, daß es von einem gegen die „Procida“ zu führenden Schuldbeweise ausgeht. Diesen Standpunkt rügt die Revision als einen rechtsirrtümlichen, allein mit Unrecht.

In der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichtes und des Reichsgerichtes bei Schiffskollisionsfällen ist wiederholt die rechtliche Vermutung angewendet worden, daß das Zuwiderhandeln gegen gesetzliche, zum Schutze bestimmter Interessen gegebene Vorschriften als kausal für die Entstehung eines Schadens, dessen Verhütung durch jene Vorschriften bezweckt wurde, anzusehen sei, und es ist dementsprechend angenommen worden, daß die Entschädigungsfrage des Verletzten keiner weiteren Begründung bedürfe, als des Nachweises der erfolgten Beschädigung und des äußerlichen Zuwiderhandelns des Beklagten gegen die gesetzliche Vorschrift.

Vgl. Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 28 S. 291, Bd. 23 S. 186;

Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 21 S. 109.

Diese Vermutung kann jedoch dann nicht Platz greifen, wenn die äußeren Umstände dem Handelnden nicht die Möglichkeit gewährten, eine Lage zu erkennen, für welche ihm ein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben war. Fehlt es an dieser Möglichkeit, so kann auch nicht mehr von einer verantwortlichen Verletzung der für eine bestimmte Sachlage gegebenen Vorschrift die Rede sein; denn diese setzt voraus, daß der Handelnde bei gehöriger Aufmerksamkeit zu dem Bewußtsein hätte gelangen müssen, daß ein Fall der Anwendung einer für seine Handlungsweise maßgeblichen, einer bestimmten Sachlage entsprechenden Vorschrift vorliege. Unberechtigt würde es sein, das Verhalten des Handelnden nach der hinterher sich ergebenden objektiven Sachlage beurteilen zu wollen, wenn diese nach den äußeren Verhältnissen, unter denen er zu handeln hatte, von ihm nicht erkannt werden konnte.

Nun steht jetzt zwar objektiv fest, daß der auf der Fahrt nach Hamburg begriffene Dampfer „Athabasca“ etwa drei Minuten vor Eintritt der Kollision begonnen hatte, seine Fahrt elbaufwärts langsam wieder aufzunehmen, nachdem es ihm gelungen war, von der Untiefe, auf der er festgeraten war, wieder loszukommen, und daß die „Procida“

der „Athabasca“ in derselben Fahrtrichtung, aber mit größerer Fahrgeschwindigkeit folgte, mithin ein die „Athabasca“ überholendes Schiff war. Andererseits aber ergibt sich aus den festgestellten Thatumständen, daß die Führung der „Procida“ nicht imstande war, diese Sachlage zu erkennen. Es ist festgestellt, daß tiefe Dunkelheit herrschte, und daß an dem von der „Procida“ aus im Fahrwasser voraus als dunkle Masse wahrgenommenen Schiffe keine Lichter sichtbar waren, welche dessen Position ersichtlich gemacht hätten. Der Umstand, daß die „Procida“, als sie, um wenden zu können, nach Blankenese hinabgedampft war, die aufwärts fahrende „Athabasca“ mehrere Stunden vorher getroffen hatte und ebenso den gleichfalls elbaufwärts fahrenden Dampfer „Hafis“ hatte passieren sehen, genügte nicht, um die Führung der „Procida“ zu der Annahme zu nötigen, daß das voraus sichtbar werdende dunkle Schiff einer dieser Dampfer sein müsse. Dasselbe konnte, da es überhaupt keine Lichter sehen ließ, sich ebensowohl stromauf wie stromab in Fahrt befinden oder auf Grund sitzen. Ein überwiegender Grund zu der Annahme, daß das keine Lichter zeigende Schiff ebenso wie die „Procida“ elbaufwärts fahre, lag für die Führung des letzteren Schiffes nicht vor. Dieselbe war vielmehr außer stande, zu erkennen, in welcher Lage sie sich dem dunkeln Schiffe gegenüber befinde, und es kann deshalb gegen sie nicht der Vorwurf erhoben werden, daß sie, der Vorschrift des Art. 20 der Kaiserlichen Verordnung zuwiderhandelnd, unterlassen habe, der überholten „Athabasca“ aus dem Wege zu gehen. Es greift also auch keine Vermutung dafür Platz, daß der Kollisionschade durch eine solche Zuwiderhandlung von der „Procida“ verschuldet sei.

Eine derartige Vermutung kann ebensowenig auf den Art. 18 der Kaiserlichen Verordnung gestützt werden. Diese Vorschrift bestimmt, daß ein Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähere, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entstehe, seine Fahrt mindern oder, wenn nötig, stoppen und rückwärts gehen müsse. Es ist also eine Mehrtheit von Maßregeln zur Auswahl gestellt, von denen die der jedesmaligen Sachlage angemessene zur Anwendung zu bringen ist. Wenn nun auch ohne weiteres anzunehmen ist, daß die Führung der „Procida“ von dem Augenblicke an, als der voraus befindliche dunkle Schiffskörper sichtbar wurde, das Bewußtsein an dem Bestehen einer Kollisionsgefahr haben mußte, so

würde ein äußerlich sofort erkennbares Zuwiderhandeln gegen die Vorschrift des Art. 18 der Kaiserlichen Verordnung erst dann vorliegen, wenn keine der dort angegebenen Vorsichtsmaßregeln ergriffen worden wäre. Dieser Fall ist aber nicht eingetreten; denn die Maschine der „Procida“ ist gleich nach dem Erblicken des dunkeln Schiffskörpers gestoppt und dadurch die Fahrt des Schiffes gemindert worden. Es besteht keine Vermutung dafür, daß die Führung der „Procida“ hierdurch ihrer Pflicht nicht genügt habe; denn wenn auch der demnächst erfolgte Eintritt der Kollision gezeigt hat, daß die ergriffene Maßregel nach Lage der Sache zur Verhütung eines Zusammenstoßes nicht hinreichte, so kann daraus noch nicht auf ein der Führung der „Procida“ zur Last fallendes Verschulden geschlossen werden, vielmehr bedarf es des Beweises, daß unter den obwaltenden Umständen ein anderes, wirksameres Handeln geboten gewesen wäre.

Hieraus ergibt sich, daß den Beklagten die Führung eines Culpationsbeweises nicht obliegt, und daß vielmehr die Kläger ein für den Zusammenstoß kausales Verschulden in der Führung der „Procida“ zu beweisen haben, nachdem festgestellt ist, daß diese die Lage des vor ihr im Fahrwasser befindlichen Schiffes nicht zu erkennen vermochte.“ . . .

(Es folgt die Ausführung, daß ein solches Verschulden der Führung der „Procida“ nicht dargethan sei.)

„Ergiebt sich hiernach die Entscheidung auf die Klage als gerechtfertigt, so ist weiter zu prüfen, ob die Entscheidung auf die Widerklage auf Rechtsverletzung beruht.

Es kommt hier zunächst in Betracht, ob auf der „Athabasca“ die für die Lichterführung bestehenden Vorschriften verletzt worden sind. In dieser Beziehung hat das Oberlandesgericht den gegen die Führung des Schiffes erhobenen Vorwurf, daß die nach dem Festgeraten gemäß Art. 5 der Kaiserlichen Verordnung gesetzten drei roten Lichter zu Unrecht entfernt und statt derselben die Fahrtlichter wieder angebracht worden seien, in Übereinstimmung mit dem Seeamte und dem Landgerichte zurückgewiesen, indem es als thatsächlich feststehend ansieht, daß das Schiff seine Vormwärtsbewegung wieder begonnen hatte und dem Ruder folgte, mithin seine Manövrierfähigkeit wieder erlangt hatte, mindestens aber für erwiesen erachtet, daß die Führer des Schiffes nach gewissenhafter Prüfung die Überzeugung von der

wiedergewonnenen Manövrierfähigkeit erlangt hatten, sodasß jedenfalls ein Verschulden bei der Änderung der Lichter ausgeschlossen sei. In diesem, zu Bedenken keine Veranlassung bietenden Punkte ist auch in dieser Instanz ein Angriff gegen das Berufungsurteil nicht versucht worden.

Dagegen ist die Annahme des Oberlandesgerichtes, daß die „Athabasca“ durch Führung der Zolllaterne der Vorschrift des Art. 11 der Kaiserlichen Verordnung, welche verlangt, daß ein überholtes Schiff dem überholenden vom Heck aus ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zeigen müsse, genügt habe, in dieser Instanz als rechtsirrtümlich angegriffen worden.

Das Oberlandesgericht geht davon aus, daß die Führung eines permanenten Hecklichtes, welche auch das Seeamt, namentlich in belebten Gewässern, für zweckmäßig erkläre, auf größeren Dampfschiffen weit verbreitet sei; es weist ferner darauf hin, daß nach dem Zeugnisse von Marsden auf der Themse diese Praxis allgemein geübt werde, und daß für den Mersey sogar durch eine lokale Verordnung die Führung eines festen Hecklichtes vorgeschrieben sei, und folgert hieraus, daß die Führung eines solchen Lichtes mit sachlichen Nachteilen für die Schifffahrt nicht verknüpft sein könne. Zum Beweise hierfür wird auf die Verhandlungen der internationalen Marinekonferenz in Washington (1889) Bezug genommen, welche zu dem Vorschlage geführt hätten, die Erlaubnis zur Führung eines festen Hecklichtes ausdrücklich auszusprechen. Im Anschlusse hieran wird die Meinung bekämpft, daß die bestehenden Vorschriften ein Verbot der Führung eines festen Hecklichtes enthielten, welches, wenn es beabsichtigt sein sollte, leicht zum unzweideutigen Ausdrucke hätte gebracht werden können, und der entgegenstehenden Ansicht von Marsden gegenüber darauf hingewiesen, daß auch die Spruchpraxis der englischen Richter nicht einhellig an der Unzulässigkeit der Führung eines festen Hecklichtes festhalte. Das Oberlandesgericht führt dann weiter aus, daß die am Flaggstocke der „Athabasca“ befestigte weiße Zolllaterne sowohl hinsichtlich ihrer Anbringung wie ihrer Einrichtung und Leuchtkraft nach geeignet gewesen sei, den Zweck eines Hecklichtes zu erfüllen, und daß die Erreichung dieses Zweckes durch die Bestimmung der Laterne zu zolldienstlichen Zwecken nicht ausgeschlossen werde. Daß auch die Leuchtkraft der weißen Zolllaterne eine ausreichende gewesen sei, wird,

abweichend von der auf eigene Erprobung gestützten Meinung des Landgerichtes, auf die Autorität des Seeamtes und darauf gestützt, daß ein beigebrachtes, von acht Elblotzen ausgestelltes Attest die in den berufenen Kreisen herrschende Überzeugung von der Tauglichkeit der Zolllaterne für die Zwecke des Hecklichtes beweise.

Diesen Ausführungen kann insoweit beigestimmt werden, als, die Zulässigkeit der Führung eines festen Hecklichtes vorausgesetzt, der Benutzung der weißen Zolllaterne statt eines besonderen Hecklichtes hier nichts entgegenstehen würde. Der Art. 11 der Kaiserlichen Verordnung giebt keine Vorschrift für den Ort und die Beschaffenheit des anzubringenden Hecklichtes. Der Zweck desselben führt jedoch notwendig dahin, daß es geeignet sein muß, von einem überholenden Schiffe aus rechtzeitig gesehen und als Hecklicht erkannt zu werden. Das Hecklicht wird deshalb nur in geringer Höhe angebracht werden dürfen und so eingerichtet sein müssen, daß es nie gleichzeitig mit den Fahrtlichtern gesehen werden kann, damit eine Irrführung des überholenden Schiffes ausgeschlossen ist. Demgemäß sieht Marsden (S. 394) es als eine Verletzung der bestehenden Vorschriften an, wenn der Strahlungskreis des Hecklichtes den Strahlungskreis der Seitenlichter überschneidet, und die Vorschläge der internationalen Konferenz in Washington verlangen im Einklange hiermit eine solche Einrichtung des Hecklichtes, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwölf Kompaßstrichen (sechs auf jeder Seite des Fahrzeuges) werfen, daß es ferner auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar sein und endlich möglichst die gleiche Höhe mit den Seitenlichtern haben soll (Art. 10 Abs. 2 der Washington rules). Es wird nicht anzuzweifeln sein, daß diese aus den Beratungen besonders tüchtiger Sachverständiger hervorgegangenen Vorschläge die an ein festes Hecklicht zu stellenden Anforderungen sachgemäß festgestellt haben.

Nun entsprach die obere (weiße) Zolllaterne, welche die „Athabasca“ gemäß dem Regulative des hamburgischen Senates vom 12. Dezember 1881 zu führen hatte und, wie festgestellt ist, an ihrem Flaggstöcke brennend und gehörig befestigt geführt hat, den vorstehenden Anforderungen jedenfalls darin, daß sie ihr Licht auf einen Bogen von zwölf Kompaßstrichen (sechs Striche nach jeder Seite) warf und am Flaggstöcke, also in etwa gleicher Höhe wie die Seitenlichter

befestigt war. Daß auch die Leuchtkraft der Zolllaterne gerade der obigen Anforderung (Sichtbarkeit auf eine Seemeile) entsprochen habe, hat zwar das Oberlandesgericht nicht festgestellt, und in dieser Beziehung wird unter Hinweis auf die die Leuchtkraft der Zolllaterne für ungenügend erklärende Meinung des ersten Richters das Berufungsurteil angegriffen. Indessen giebt die Ansicht des Oberlandesgerichtes, daß es einer besonderen Feststellung der Leuchtkraft der Zolllaterne nicht bedurft habe, für den vorliegenden Fall zu Bedenken keine Veranlassung. Mit Recht hebt das Oberlandesgericht hervor, daß zur Zeit eine feste Minimalgrenze der Leuchtkraft für das Hecklicht noch nicht vorgeschrieben sei. Mag nun auch in dem Spruche des Seeamtes ausdrücklich ausgesprochen sein, daß die Zolllaterne hinsichtlich der Leuchtkraft den an ein Hecklicht zu stellenden Anforderungen genüge, so fällt doch das anerkannte Attest einer größeren Zahl von Elblotzen, denen in diesem Punkte eine reiche Erfahrung beizumessen ist, trotz der entgegenstehenden Meinung des ersten Richters erheblich dafür ins Gewicht, daß das Licht der Zolllaterne allgemein hinreicht, einem in Fahrt begriffenen Schiffe das Vorfahren eines anderen rechtzeitig anzuzeigen. Noch weniger aber ist in Zweifel zu ziehen, daß die auf der „Athabasca“ brennende Zolllaterne auf die geringe Entfernung von etwa 500 bis 600 Meter sichtbar gewesen ist, in welcher sich die „Procida“ von der „Athabasca“ befand, als nach der Wegnahme der während der Manövrierunfähigkeit des letzteren Schiffes brennenden roten Lichter das Hecklicht zu zeigen gewesen wäre.

Dagegen sind die Ausführungen des Oberlandesgerichtes insoweit für rechtsirrtümlich zu erachten, als sie die Führung eines festen Hecklichtes nach dem bestehenden Rechte für zulässig erachten. Der Art. 11 der Kaiserlichen Verordnung lautet:

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muß diesem vom Heck aus ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Die Verordnung versteht unter dem „Zeigen“ eines Lichtes etwas anderes, als unter der „Führung“ eines Lichtes. Die von einem Schiffe zu „führenden“ Lichter sollen dauernd sichtbar sein, solange Dunkelheit herrscht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang), während Lichter, welche zu „zeigen“ sind, nur solange sichtbar sein müssen, als ihr vorübergehender Zweck es erfordert. Diese Verschiedenheit im



Gebrauche der Worte „Führen und Zeigen“ ist in der Verordnung streng durchgeführt, wie eine Vergleichung der Vorschriften in den Artt. 3—9 und 11 der Verordnung unschwer ergibt. Auch bei den Verhandlungen der internationalen Konferenz in Washington ist der Unterschied der Bedeutung beider Worte ausführlich erörtert und von einem Delegierten, ohne Widerspruch zu finden, dahin präzisiert worden:

... the word „carry“ applies to a permanent light, and the word „show“ to a flash light. (Protokoll der Sitzung vom 28. Oktober 1889.)

Wenn nun Art. 2 der Verordnung sagt:

Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden,

so verbietet er die Führung anderer Lichter außer denjenigen, deren Führung vorgeschrieben ist. Da aber ein Hecklicht nicht geführt, sondern nur im Falle des Überholtwerdens gezeigt werden soll, so richtet sich das Verbot des Art. 2 auch gegen die Führung eines permanenten Hecklichtes. Es kann deshalb nicht zugegeben werden, daß sich ein solches Verbot aus der Wortfassung der Verordnung nicht ergebe.

Nun wird allerdings bezeugt, daß seit dem Erscheinen der Verordnung vom 7. Januar 1880 sich auf vielen großen Dampfschiffen die Praxis eingebürgert habe, statt des im Bedürfnisfalle zu zeigenden Hecklichtes ein solches fest zu führen. Dies ist jedoch nur ein Beweis dafür, daß die Anschauungen über die Bedeutungen des Hecklichtes in einer fortschreitenden Änderung begriffen sind. Das Zeigen eines Hecklichtes für überholende Schiffe, welches vordem nur als Pflicht galt, wenn offensichtliche Gefahr vorlag,

vgl. Maude and Pollock, Law of Merchant shipping IV. Ed. Bd. 1 S. 596,

ist durch die Verordnung vom 7. Januar 1880 zur regelmäßigen Pflicht geworden, und wenn die internationale Konferenz in Washington sich dahin geeinigt hat, vorzuschlagen, daß fernerhin die Führung eines festen Hecklichtes fakultativ zuzulassen sei, so ergibt sich daraus, daß die Wichtigkeit des Hecklichtes immer mehr erkannt und die Vortheile der Führung eines festen Hecklichtes den etwaigen Nachteilen

gegenüber als überwiegend befunden worden sind. Hierfür spricht auch die für die außerordentlich lebhafteste Wasserstraße des Mersey erlassene Lokalverordnung, welche für Dampfschiffe die Führung eines festen Hecklichtes vorschreibt. Allein solange eine Änderung der bestehenden internationalen Vorschriften nicht erfolgt ist, kann die Führung eines festen Hecklichtes als allgemein zulässig nicht gelten. Auch bei den Beratungen der internationalen Konferenz in Washington ist es als zweifelhaft bezeichnet worden, ob die Führung eines festen Hecklichtes mit der bestehenden Vorschrift vereinbar sei (Sitzung vom 7. November 1889), und Marsden verneint dies, indem er bemerkt:

Art. 11 does not require the stern light to be fixed and it would be improper to carry it fixed and showing continuously (S. 393), und bei Erwähnung der für den Mersey erlassenen Lokalverordnung auf die Abweichung von der allgemeinen Vorschrift besonders hinweist:

the fixed stern light required by the Mersey River rules for a steam ship under way are to be distinguished from the temporary light for overtaken ships by Art. 11 of the General Regulations (S. 395).

Die englische Gerichtspraxis steht überwiegend auf demselben Standpunkte. Wenn dieselbe eine formalistische genannt werden kann, so hat auf dem in Frage stehenden Gebiete, welches vor allem feststehende Gleichförmigkeit in der Beobachtung bestehender Vorschriften verlangt, wenn deren Zweck erreicht werden soll, eine in rechtem Sinne geübte Formstrenge ihre volle Berechtigung.

Eine die allgemeinen Vorschriften abändernde Lokalverordnung für die Unterelbe ist bisher nicht ergangen. Daß auf dieser Wasserstraße die Führung eines festen Hecklichtes in der Gestalt der weißen Zollaterne in Übung gekommen und diese Übung anscheinend geduldet worden ist, kann einer solchen, nach Art. 25 der Kaiserlichen Verordnung zulässigen Lokalverordnung in der Wirkung nicht gleichgeachtet werden.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 21 S. 143. 144.

Wenn hiernach auch die Benutzung der Zollaterne als eines festen Hecklichtes auf der „Athabasca“ als den Artt. 2. 11 der Kaiserlichen Verordnung objektiv zuwiderlaufend anzusehen ist, so folgt daraus doch nicht die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung, weil diese

Zuwiderhandlung subjektiv entschuldbar erscheint. Unter Berücksichtigung der Thatsache, daß die Führung eines festen Hecklichtes auf größeren Dampfern weit verbreitet, auf den befahrensten Strommündungen, der Themse und dem Mersey sogar allgemein üblich bezw. vorgeschrieben ist, kann es dem Kapitän der „Athabasca“ nicht als Verschulden angerechnet werden, daß er sich bei der Erklärung des Lotsen B., die stetig brennende Zolllaterne, deren Einrichtung ja den Anforderungen eines festen Hecklichtes entsprach, könne ein solches ersetzen, beruhigt und Abstand davon genommen hat, das Zeigen eines besonderen Hecklichtes anzuordnen. Ebenso wenig aber ist gegenüber der in dem überreichten Atteste bezeugten Thatsache, daß außer dem Lotsen B. selbst eine größere Zahl seiner Berufsgenossen seit Einführung der Zolllaterne in der Überzeugung, damit nicht gesetzwidrig zu handeln, vom Zeigen eines besonderen Hecklichtes Abstand genommen hat, weil die Zolllaternen den Zweck eines Hecklichtes erfüllten, ein Verschulden des Lotsen B. anzunehmen, und zwar umso weniger, als die Übung der Lotsen den zuständigen Behörden nicht unbekannt geblieben sein kann, deren stillschweigende Duldung aber die Lotsen in der Überzeugung der Gesetzmäßigkeit ihres Handelns bestärken mußte.“ ...