

31. Zur Auslegung der Vorschrift in Art. 1 Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906 (RGBl. S. 120), wonach „keine Lichter gezeigt werden dürfen, welche mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können“.

I. Zivilsenat. Urf. v. 1. Oktober 1913 i. S. preuß. Fiskus (Bekl.)
w. K. (Kl.). Rep. I. 119/13.

- I. Landgericht Flensburg, Kammer für Handelsfachen.
- II. Oberlandesgericht Kiel.

In der Nacht des 1. April 1911 gegen 2 $\frac{1}{2}$ Uhr überholte der Dampfer *Buffard*, der Eigentum des preußischen Staates ist, bei Rebel die Elbe auffahrend, in der Nähe des dritten Feuerschiffs den Frachtdampfer *Britannia* der klagenden Firma. Es war Ebbe und ausgehender Strom. Die *Britannia* lag stromrecht treibend und erwartete einen Lotsen vom Feuerschiffe. Zur Orientierung des Lotsenbootes hatte sie am Fallreep in der Höhe des Keeling ein weißes Licht gesetzt, was den *Buffard* in den Irrtum versetzte, er habe ein ankerndes Schiff vor sich. Dieser, mit halber Kraft fahrend, nahm seinen Kurs zwischen beiden Schiffen hindurch. Als er in Höhe des Hecklichts der *Britannia* gekommen war, sah er über Steuerbord voraus das rote Licht eines den Strom querenden Fahrzeugs. Um dem Gegensegler sein rotes Licht zu zeigen und in der Meinung, daß er frei vom vermeintlich ankernden Schiffe gehe, legte er das Ruder nach Steuerbord. Die *Britannia* ließ die Maschine volle Kraft rückwärts schlagen, wurde aber an der Backbordseite am Bug vom *Buffard* angerannt. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Die Reederei der *Britannia* hat Klage, der preußische Fiskus Widerklage auf Ersatz des entstandenen Schadens erhoben. In allen Instanzen ist der *Buffard* für den allein schuldigen Teil erklärt worden. Den der *Britannia* wegen ihrer Lichterführung gemachten Vorwurf hat das Reichsgericht zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

... „Das Berufungsgericht hat Bedenken getragen, die Lichterführung der *Britannia* für gerechtfertigt zu erklären. Indes ohne Grund. Sieht man freilich nur auf den Wortlaut des Art. 1 SeestraßenD., so scheint ein Verstoß hiergegen vorzuliegen. Die

Britannia hat ein Licht gezeigt, das der Führer des Buffard ohne Verschulden für eines der Ankerlichter gehalten hat, das also mit einem in der Seestraßenordnung vorgeschriebenen Lichte „verwechselt werden konnte“. Aber es gibt Lagen, wo sich die Führung noch anderer Lichter als der vorgeschriebenen durchaus nicht vermeiden läßt. So ist, wie der Sachverständige gesagt hat, nicht nur allgemein üblich, sondern geradezu notwendig, daß beim Anbordkommen des Lotsen und während der Zeit, daß das Lotsenboot längsseit vom Schiffe liegt, die betreffende Schiffsseite beleuchtet wird, um dadurch einem Unfall der dort beschäftigten Leute vorzubeugen. Daß sich daraus — so fügt er hinzu — für passierende Schiffe Irrtümer ergeben haben, ist auf belebten Revieren, wie der Elbe, zumal in nächster Nähe eines Feuerschiffs, wo Lotsen versetzt werden und jeder umsichtige Schiffsführer hiermit rechnet, nicht festzustellen. Es kann die Absicht des Gesetzes nicht sein, diese notwendige, gerade zwecks Vermeidung von Gefahren schlechterdings nicht zu umgehende Lichterführung zu verbieten. Was nach dem Gesetze verlangt werden muß, ist, daß alles geschieht, was der Verwechslung solcher Lichter mit den vorgeschriebenen Lichtern vorbeugen kann. Die Führung des betreffenden Lichtes muß so sein, daß nach menschlichem Ermessen die Verwechslung ausgeschlossen ist. Wenn dem genügt ist, dann handelt es sich nicht mehr um ein Licht, das im Sinne des Art. 1 mit einem vorgeschriebenen Lichte „verwechselt werden kann“, auch dann nicht, wenn im einzelnen Falle nun doch zufällig eine Verwechslung stattfindet. Zeigt daher ein Schiff außer dem Hecklicht (und den übrigen vorgeschriebenen Lichtern) am Fallreep in Bordhöhe ein weißes Licht, so ist das sicherlich nicht ein Licht, das mit einem der Ankeroplichter verwechselt werden kann.“ . . .