



## Mehr als 230 Bände

zählt die Guttentagsche Sammlung  
Deutscher Reichs- und Preussischer  
Gesetze • Ausführliches Verzeichnis  
befindet sich hinter dem Sachregister

**Guttentagsche Sammlung**  
**Nr. 171. Deutscher Reichsgesetze. Nr. 171**  
Textausgaben mit Anmerkungen und Sachregister.

---

# Seewasserstraßenordnung

(Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf  
den deutschen Seewasserstraßen vom 31. März 1927)

Erläutert

von

**Dr. Julius Sebba**

Rechtsanwalt am Oberlandesgericht,  
Dozent an der Handelshochschule in Königsberg i. Pr.



Berlin und Leipzig 1928.

**Walter de Gruyter & Co.**

normals G. J. Göttsche'sche Verlagshandlung — J. Guttentag,  
Verlagsbuchhandlung — Georg Reimer — Karl J. Trübner —  
Veit & Comp.



# Inhalt.

---

	Seite
<b>I. Seewasserstraßenordnung.</b>	
<b>Einleitung des Verfassers . . . . .</b>	<b>10</b>
<b>Einführung . . . . .</b>	<b>22</b>
§ 1. Geltungsbereich . . . . .	22
§ 2. Verhältnis zur Seestraßenordnung . . . . .	26
§ 3. Zollamtliche Behandlung der Schiffe . . . . .	28
§ 4. Gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe . . . . .	28
§ 5. Verantwortung der Schiffsführer und Schiffsbefugung . . . . .	29
§ 6. Der Begriff „Fahrwasser“ . . . . .	43
§ 7. Befugnisse der Schiffsfahrtspolizeibehörden . . . . .	45

## Teil I.

### Allgemeine Vorschriften.

#### 1. Abschnitt: Lichter und Signale.

§ 8. Allgemeines . . . . .	47
§ 9. Zweites Dampferlicht . . . . .	52
§ 10. Hecklicht . . . . .	53
§ 11. Dampffahrzeuge mit Schlepperhilfe . . . . .	55
§ 12. Schlepper bei festliegenden Fahrzeugen . . . . .	56
§ 13. Geschleppte, nicht steuerfähige Fahrzeuge . . . . .	58
§ 14. Wegerechtschiffe . . . . .	60
§ 15. Rotorfahrzeuge unter Segel und Rotor . . . . .	63
§ 16. Fahren . . . . .	64
§ 17. Fahrzeuge mit Sprengstoffen und Munition . . . . .	65
§ 18. Flöße . . . . .	66

	Seite
§ 19. Fahrzeuge unter Zollzeichen . . . . .	69
§ 20. Vor Anker liegende Fahrzeuge . . . . .	69
§ 21. Vor Anker liegende und schwojende Fahrzeuge	70
§ 22. Festgemachte Fahrzeuge . . . . .	71
§ 23. Lotsensignale . . . . .	74
§ 24. Warnungssignal für Schiffahrtsbehinderung	75
§ 25. Bagger- und Taucherfahrzeuge . . . . .	75
§ 26. Brade und sonstige Schiffahrtshindernisse	76
§ 27. Strombauwerke und sonstige gefährdete Ein- richtungen und Schiffsliegstellen . . . . .	79
§ 28. Sperrung eines Fahrwassers durch Bagger, Schiffahrtshindernisse oder Strombauten	80
§ 29. Sperrung deutscher Häfen und Flußmün- dungen . . . . .	81
§ 30. Sperrung eines Fahrwassers durch Schieß- übungen . . . . .	83
§ 31. Kennzeichen von Schleppern und Scheiben bei Schießübungen der Reichsmarine . . .	84
2. Abschnitt: Schallsignale.	
§ 32. Allgemeines . . . . .	87
§ 33. Nebelsignale . . . . .	89
§ 34. Gefahr- und Warnungssignal . . . . .	94
§ 35. Sonstige Schallsignale . . . . .	95
3. Abschnitt: Fahrregeln.	
§ 36. Rechtsfahren . . . . .	98
§ 37. Überholen . . . . .	102
§ 38. Fahrwasserqueren . . . . .	112
§ 39. Langsamfahren . . . . .	113
§ 40. Fahrtbeschränkungen . . . . .	116
§ 41. Fahrtanweisungen durch besondere Fahrzeuge	120
§ 42. Wegerechtschiffe . . . . .	121
§ 43. Verhalten gegenüber Fahrzeugen mit Hoheits- zeichen . . . . .	123

	Seite
§ 44. Vorbeifahren an Ketten- und Seilsähren . .	124
§ 45. Schleppzüge . . . . .	126
§ 46. Außergewöhnliche Schleppzüge . . . . .	132
§ 47. Flöße . . . . .	136
§ 48. Fahrwasser frei halten . . . . .	137
§ 49. Schutz der Schiffsfahrtszeichen, Strombau- werke und Uferanlagen . . . . .	145
4. Abschnitt: Verschiedene Bestimmungen.	
§ 50. Bestimmungen und Signale für Schiffe, die von Eisbrechern geführt oder geschleppt werden . . . . .	149
§ 51. Besetzung des Ausgucks . . . . .	160
§ 52. Anker klar halten zum Gebrauch . . . . .	160
§ 53. Besetzung im Fahrwasser zu Anker liegender Fahrzeuge und Flöße . . . . .	161
§ 54. Flaggenführung . . . . .	161
§ 55. Ausübung der Fischerei . . . . .	162
§ 56. Anfern — Schwojen — Festmachen . . .	163
§ 57. Löschen und Laden . . . . .	172
§ 58. Verhalten nach einem Zusammenstoß . . .	173
§ 59. Sinken von Fahrzeugen und Geräten . . .	161
§ 60. Wettfahrten . . . . .	184

**Teil II.**

**Besondere Vorschriften für die einzelnen Seewasserstraßen.**

§ 61. Besondere Vorschriften für die Ems . . .	186
§ 62. Besondere Vorschriften für die Jade, Weser und Lesum . . . . .	201
§ 63. Besondere Vorschriften für die Hunte . . .	219
§ 64. Besondere Vorschriften für die Elbe . . .	230
§ 65. Besondere Vorschriften für die Oste . . .	254
§ 66. Besondere Vorschriften für den Freiburger Hafenpriel . . . . .	261

	Seite
§ 67. Besondere Vorschriften für die Nebenelben bei Wischhafen, Assel, und Büpfleth . . .	263
§ 68. Besondere Vorschriften für die Schwinde . . .	266
§ 69. Besondere Vorschriften für die Lühe . . .	268
§ 70. Besondere Vorschriften für die Ethe . . .	273
§ 71. Besondere Vorschriften für die Stör . . .	278
§ 72. Besondere Vorschriften für die Arudau und Pinnau . . . . .	292
§ 73. Besondere Vorschriften für die Eider . . .	297
§ 74. Besondere Vorschriften für die Flensburger Förde (deutsches Hoheitsgebiet) . . . . .	306
§ 75. Besondere Vorschriften für die Schlei . . .	307
§ 76. Besondere Vorschriften für die Ederförder Bucht . . . . .	315
§ 77. Besondere Vorschriften für den Fehmarnsund Besondere Vorschriften für die Trave siehe Anhang Anlage 1.	315
§ 78. Besondere Vorschriften für die Bismar-Bucht	318
§ 79. Besondere Vorschriften für die Warnow . .	324
§ 80. Besondere Vorschriften für die Seewasser- straße See-Stettin, die Alte Fahrt und das Stettiner Haff . . . . .	336
§ 81. Besondere Vorschriften für die Diebenow mit Kamminer Hodden . . . . .	377
§ 82. Besondere Vorschriften für den Peenestrom	381
§ 83. Besondere Vorschriften für den Peenefluß	384
§ 84. Besondere Vorschriften für die Seewasser- straßen um Rügen einschließlich des Greiß- walder Hoddens und des Fahrwassers nach Damgarten . . . . .	388
§ 85. Besondere Vorschriften für die Seewasser- straßen in Ostpreußen . . . . .	393
§ 86. Strafbestimmungen . . . . .	399
§ 87. Inkrafttreten der Verordnung . . . . .	399

<b>II. Anhang.</b>		<b>Seite</b>
Anlage 1.	Lübedische Vorschriften für die Trave . . .	400
Anlage 2.	Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906 .	412
Anlage 3.	Berordnung betr. Lotsensignalordnung vom 7. Februar 1907 . . . . .	434
Anlage 4.	Bekanntmachung betr. die Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern vom 13. Mai 1912 . . .	435
Anlage 5.	Allgemeine Grundsätze für die Betonung und Besetzung der deutschen Küstengewässer	443
Anlage 6.	Anweisung des Hamburgischen Senats zur Handhabung des § 25 Str.O. vom 8. Ok- tober 1902 . . . . .	449
Anlage 7.	Anweisung des Bremischen Senats an das Tonnen- und Bakenamt vom 8. August 1902 nebst Nachtrag . . . . .	452
Anlage 8.	Die für Kapitäne wichtigen Bestimmungen der deutschen Zollvorschriften . . . . .	455
Anlage 9.	Die deutschen Vorschriften für die gesundheits- liche Behandlung der Seeschiffe . . . . .	459
<b>III. Verzeichnis der Orts- und Gewässernamen . . .</b>		<b>468</b>
<b>Sachregister . . . . .</b>		<b>475</b>
<b>Verzeichnis der Abkürzungen . . . . .</b>		<b>492</b>

## Einleitung.

---

Die Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den Deutschen Seewasserstraßen vom 31. März 1927, welche sich selbst als „Seewasserstraßenordnung“ (S.W.O.) bezeichnet, ist am 1. Dezember 1927 in Kraft getreten. Damit ist eine Bewegung, welche sich auf die Vereinheitlichung des Navigationsrechts bezieht, auf einem Teilgebiet zum Ziele gelangt. Nur auf einem Teilgebiet, denn eine Fülle der Hafens- und Lotsenordnungen und der Polizeiverordnungen, welche direkt oder indirekt in das Gebiet der Navigation hinübergreifen, ist bestehen geblieben. Überblickt man vor allem die Hafensordnungen der Deutschen Hafenstädte, so wird man die Hoffnung nicht aufgeben, daß auch hier eine Vereinheitlichung folgen wird. Ganz gewiß sind die Vorschriften über die Navigation und das sonstige Verhalten der Schiffe in einem Hafen noch viel mehr durch die örtliche und organisatorische Ausgestaltung des Schiffsbetriebs bedingt, als es bei den Seewasserstraßen der Fall ist, welche von der See bis zu den Hafenstädten führen. Indessen lehrt ein Blick in die Hafensordnungen, daß eine große Anzahl von Vorschriften sich ständig wiederholt, und daß vielfach kleine und unmotivierte Abweichungen bestehen, welche auf die selbständige Entwicklung der örtlichen Hafenregulative zurückzuführen

sind und deren Ausmerzung alsbald die Möglichkeit sichtbar machen würde, sozusagen einen allgemeinen Teil aller Hafenordnungen zu schaffen.

Die Methode der Seewasserstraßenordnung kann hier als vorbildlich bezeichnet werden. Auch auf den Revieren, d. h. in Zufahrtsstraßen von der See nach den Häfen herrschte ein buntesgedigtes Gewirr von Fahrwasserordnungen, Polizeiverordnungen über Navigation, Fischerei, Signalwesen usw. Schon vor dem Kriege, hörte man zuweilen den Wunsch nach einer Vereinheitlichung der Revierordnungen laut werden. Der achte Deutsche Seeschiffahrtstag im Jahre 1921 wies bereits ein Referat auf, welches die Überschrift trug: „Einheitliche Revierordnung“. Der Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Gesetz vom 29. Juli 1921) gab die Möglichkeit, dieser Aufgabe näherzutreten. Nach jahrelangen Beratungen zwischen den Ministerien, den zuständigen Behörden und den an der Schifffahrt interessierten Kreisen gab das Reichsverkehrsministerium den ersten Entwurf Ende 1922 heraus, welcher jedoch nur die allgemeinen Regeln (den jetzigen Teil I) behandelte. Mehrere weitere Entwürfe führten zur Heranziehung Sachverständiger, welche die mannigfachen Anregungen der Reederei- und Fischereiverbände, der Handelskammern der Lotsenverbände und der Nautiker verwerteten. Der am 19. Oktober 1926 tagende Seewasserstraßenbeirat hat dann die Seewasserstraßenordnung so, wie sie jetzt vorliegt, angenommen.

Der Grundgedanke der S.W.O. ist die Erkenntnis, daß die Vorschriften der Seestraßenordnung keinesfalls ausreichen, um die mit ganz besonderen, eigenartigen Umständen rechnende Fahrt auf den Revieren zu regeln.

Andererseits haben die Revierordnungen (unter denen die Verordnung über die Schifffahrt auf der Unterelbe mit an erster Stelle stand) eine Anzahl von Grundsätzen erkennen lassen, welche ihren Ausdruck (oft wörtlich, zuweilen nur dem Sinne nach übereinstimmend) in einzelnen Vorschriften fanden, die ihrerseits wiederum auf die Grundgedanken der Seestraßenordnung und die Regeln guter Seemannschaft zurückgriffen. Hier bedurfte es einer Zusammenfassung, Glättung und Vereinheitlichung, um das herauszuarbeiten, was auf allen Revieren ohne weiteres hätte gelten können, wenn es nicht schon tatsächlich galt. Es sind dies die von jeder örtlichen Eigenart des Reviers abziehbareren Normen, welche Teil I der S.W.D. in möglichst knapper Formulierung bietet.

Im Gegensatz hierzu bringt Teil II der S.W.D. diejenigen Vorschriften, welche an örtlich ausgeprägte Eigenarten des Fahrwassers, der Ufer, des Grundes, sowie an die Ausgestaltung der Brücken, der Uferbauwerke, des Fährbetriebes, der Betonung, der Anordnung von Feuern, der Leitung von Kabeln usw. gebunden und unlösbar mit diesen Faktoren der Seeschifffahrt verknüpft sind. Die einzige Möglichkeit der Vereinheitlichung lag auf diesem Wege, nämlich dem Herauslassen des Unvereinbaren, örtlich Bedingten aus der allgemeinen Regelung. Aber auch hier, in Teil II der S.W.D. gibt es noch weitgehende Übereinstimmungen. Nur gehen diese nicht so weit, daß man sie als allgemeingiltig in den ersten Teil übernehmen konnte. Es war aber im Interesse der Übersichtlichkeit nicht angängig, nun Teilvereinheitlichungen zu schaffen, und so finden wir in mannigfachen Wiederholungen, vielfach mit unmoti-

vierten Varianten, im Kleinen dasselbe Bild, wie es einst der Überblick über die Revierordnungen im großen ergab.

Dies kann und soll keine Bemängelung der S.W.O. darstellen. Sie ist zweifellos ein außerordentlicher Fortschritt und eine wesentliche Erleichterung für den Kapitän, welcher eine große Anzahl örtlicher Verordnungen nunmehr aus seinem Gedächtnis streichen kann. Eins ist allerdings wohl noch zu wünschen: daß nämlich von maßgeblicher Stelle aus eine Aufstellung aller derjenigen Verordnungen und Einzelvorschriften gegeben wird, welche durch die S.W.O. außer Kraft gesetzt worden sind. Soweit sie ausdrücklich aufgehoben worden sind, ist dies zu den einzelnen Paragraphen des Teil II vermerkt.

Die Anordnung des Stoffes innerhalb der beiden Teile beruht auf verschiedenen Gedankengängen. Innerhalb des ersten Teils ist die systematische Anordnung im Anschluß an die Seestraßenordnung gewählt worden, nämlich:

1. Lichter und andere sichtbare Signale,
2. Schallsignale,
3. Fahrregeln,
4. verschiedene Bestimmungen.

Dagegen war für den zweiten Teil von vornherein die Gliederung nach örtlichen Verhältnissen gegeben. Die Seewasserstraßen Deutschlands werden einzeln, vom Westen mit der Ems beginnend, bis zu den Ostpreussischen Wasserstraßen nacheinander behandelt, wobei es zuweilen vorkommt, daß für eine Wasserstraße keine Sondernormen aufgeführt sind, sondern nur der Geltungsbereich der S.W.O., so daß also innerhalb dieses Bezirks

nur die allgemeinen Regeln des Teil I in Geltung sind. Dazu treten (als Anlage 1 abgedruckt) die Lübedischen Vorschriften für die Trave.

Neben dieser Vereinheitlichung und Zusammenfassung des Bestehenden darf nicht übersehen werden, daß die S.W.O. auch Neuerungen und Fortschritte in navigatorischer Beziehung bringt. Mancher Ansaß, welcher sich in der Seestraßenordnung findet, ist in der S.W.O. ausgebaut worden. Das in Artikel 2 zugelassene zweite Topplicht, sowie das gleichfalls nur zugelassene Hecklicht des Artikels 10 Abs. 2 Seestraßenordnung sind nunmehr obligatorisch geworden (§§ 9 und 10). Ein Tages-signal für Motorfahrzeuge unter Segel, welche gleichzeitig den Motor benutzen, ist in § 15 eingeführt worden, ebenso durch § 20 ein Tages-signal für Fahrzeuge, welche vor Anker liegen. Das Überholen ist in § 37 völlig neu geregelt. Es soll grundsätzlich nur links überholt werden (die Seestraßenordnung kannte in dieser Richtung keine Bindung), und es darf nur überholt werden nach einer zwischen den beteiligten Schiffen erfolgten Verständigung durch vorgeschriebene Schallsignale. In vielen Einzelheiten ist Klarheit geschaffen worden, wo bisher Zweifel bestanden. Vor allem darüber, daß alle Seewasserstraßen (mit wenigen Ausnahmen) als enge Gewässer im Sinne des Artikels 25 Seestraßenordnung gelten, woraus sich der Grundsatz ergibt, daß alle Schiffe rechts fahren müssen, vor allem auch (was früher nur im Wege der Auslegung zu gewinnen war) Segelfahrzeuge, welche mit raumem Winde segeln. Ganz besonders betont ist sowohl im allgemeinen Teil (§ 36) wie auch in einer großen Anzahl von Vorschriften des zweiten Teils die Notwendigkeit des Langsamfahrens, wobei vielfach (etwas

unsystematisch) abstrakte Begrenzungen (Erhaltung der Steuerfähigkeit, Sicherheit der Navigation) und konkrete Begrenzungen (Knoten bzw. Kilometer pro Stunde) gegeben werden. Die vielfache Verwendung des Begriffes „ganz langsam“ wird vielleicht dazu führen, daß auf dem Maschinentelegraphen ein Sektor für dieses Kommando neu geschaffen wird. Damit wäre insbesondere den Interessen der Nautiker gebient, welche die Verantwortung für die Abgabe dieses Kommandos haben, nicht aber die Möglichkeit, eine entsprechende Eintragung im Maschinenjournal zu erzielen.

Von großer Wichtigkeit ist die Regelung des Verhaltens der Felder und ihrer Ausrüstung (Lichtsignale: § 18; Fahrregeln: § 47; Besetzung: § 53). Bemerkenswert auch der Versuch, einen Schutz der Gewässer gegen die Gefahr der Verschmutzung durch Öl oder Ölrückstände zu schaffen, im Hinblick auf die ständig fortschreitende Verwendung von Öl zum Heizen der Kessel und zum Antrieb der Motoren sowie der immer umfangreicheren Beförderung von Öl durch Tanker. Die Bestimmung in § 48b ist als Vorläufer einer internationalen Regelung dieser kritischen Frage zu begrüßen.

Hinsichtlich der Nebelsignale ist ein Fortschritt darin zu erblicken, daß Dampfer, welche unter eigenem Dampf mit Hilfe von Schleppern fahren, die Nebelsignale allein abzugeben haben. Dadurch wird auf engen Revieren einer Verschleierung der nautischen Situation vorgebeugt. Es sind ferner durch die S.W.D. noch eine Anzahl weiterer Schallsignale eingeführt worden. Insbesondere zum Herbeirufen von Schleppern, Zollbeamten, Quarantänebeamten und in den örtlichen Vorschriften auch für das Herbeirufen von Lotsen. Dazu kommt die Einführung

eines allgemeinen Achtungssignals und eines Gefahrssignals (§§ 34 und 35a).

Alle diese Neuerungen bedürfen nun natürlich der Bewährung in der Praxis. Schon jetzt haben sich Stimmen gegen die Einführung neuer Licht- und Schallsignale erhoben, welche darauf hinweisen, daß in den Revieren des Guten zuviel getan würde und mit einer Erschwerung der Übersicht über die nautische Situation zu rechnen sei. Es ist zuzugeben, daß die Häufung von Signalen unter Umständen schwierige Situationen heraufbeschwören kann. Indessen ist der Vorteil, daß diese neuen, ebenso wie die übernommenen alten Signale auf allen Revieren gleichmäßig gelten, zweifellos überwiegend, zumal in fast allen Revieren Lotsen vorhanden sind, welche dem Kapitän bei der Deutung der Signale zur Seite stehen.

Ein Gesetz wie die S.W.D. bedarf der Bewährung und gegebenenfalls der Abänderung. Hier besteht nicht die große Schwierigkeit, daß durch eine Änderung sogleich grundsätzliche Korrekturen an vielen andern Stellen erforderlich werden und daß die rechtlichen Konsequenzen sich nicht voraussehen lassen. Denn die S.W.D. ist kein juristisches Grundgesetz, sondern eine nautisch-fachliche Ergänzung der Seestraßenordnung, welche auch ihrerseits ein durchaus technisch-nautisches Gesetz ist. Darum ist den Einwendungen, welche sich im Laufe der praktischen Anwendung der S.W.D. erheben werden, von vornherein Gehör zu schenken, und man wird gut daran tun, etwaige Mängel und Mißstände, welche sich bei der Anwendung der S.W.D. ergeben, möglichst bald durch eine Ergänzungsverordnung abzustellen.

Auch manche Unklarheiten, besonders in den örtlich geltenden Vorschriften, werden zu beheben sein. Ziel-

leicht wird es gelingen, dann auch die Ausweichvorschriften zwischen Wasserfahrzeug und Flugzeug alsbald nachzutragen, wiewgleich hier bei der Neuartigkeit der Vorschriften vor einer Überstürzung zu warnen ist. Einseitigen muß die allgemeine Sorgfaltspflicht nach Maßgabe guter Seemannschaft (§ 5 Abs. 4 S.W.D.; Art. 29 S.Str.D.) ausreichen, um Unfälle zu verhindern.

Die Behandlung der S.W.D. in der vorliegenden Ausgabe bereitete erhebliche Schwierigkeiten. Zwei Fachgruppen sehen mit Interesse auf das Erscheinen der Erläuterungen zur S.W.D., nämlich die Nautiker und die Juristen. Die Nautiker wünschen Aufklärung darüber, wie sie sich im Einzelfalle zu verhalten haben, insbesondere in Situationen, welche die S.W.D. offen oder zweifelhaft läßt. Die Juristen hingegen wünschen eine Unterstützung bei der nachträglichen Würdigung, welche sie dem Verhalten der Nautiker zuteil werden lassen. Es liegt nun auf der Hand, daß der Jurist sich insofern in einer günstigeren Lage befindet, als er zur Heranziehung Sachverständiger befugt und verpflichtet ist, sofern er nach eigenem Ermessen die technischen Voraussetzungen für die rechtliche Folgeziehung nicht ausreichend beherrscht. Dagegen ist der Nautiker sein eigener Sachverständiger und trägt die alleinige Verantwortung für das, was er tut. Ihm muß in erster Reihe die Möglichkeit geboten werden, sich mit dem neuen Gesetz zu beschäftigen. Darum wäre auch m. E. in erster Linie ein Nautiker berufen gewesen, die S.W.D. zu erläutern. Wenn hier nun von einem Juristen der Versuch gemacht wird, die größtenteils auf dem Gebiete der Navigation liegenden Bestimmungen der S.W.D. zu erläutern, so mag das seine Rechtfertigung dadurch finden, daß be-

sonders im allgemeinen Teile bereits eine zur Seestraßenordnung oder zu örtlichen Verordnungen ergangene ziemlich umfangreiche Judikatur kritisch zu verarbeiten war und daß die Herstellung der inneren Beziehung zwischen S.W.D. und Seestraßenordnung einerseits, den Vorschriften der §§ 734 ff. H.W.B. (über Zusammenstoß von Schiffen) und einigen, zum Teil verstreuten Gesetzen und Einzelbestimmungen andererseits für die Praxis der Kollisionsprozesse von Wert sein dürfte. Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Rolle eines geistigen Vermittlers zwischen Nautiker und Juristen zu übernehmen, indem er dem Juristen die tatsächliche Bedingtheit aller nautischen Vorschriften, dem Nautiker aber den inneren Zusammenhang der rechtlichen Vorschriften vor Augen führt. Eine Vermittlertolle ist stets mißlich: dem einen werden die Erläuterungen zu nautisch, dem andern zu juristisch sein. Indessen handelt es sich ja vorliegend in erster Reihe darum, die durch das Erscheinen der S.W.D. aufgerollten Fragen zunächst einmal zur Diskussion zu stellen, wobei ganz natürlich die Nautiker das erste Wort haben müssen. Sache der Juristen aber ist es, nachzuprüfen, ob und wie weit die Meinung der Nautiker vereinbar ist mit dem Wortlaut und dem Sinne des neuen Gesetzes.

Und damit komme ich zu der Frage der Auslegung der S.W.D. Zwischen technischen Gesetzen und juristischen Gesetzen zu unterscheiden ist im allgemeinen nicht angängig, und man wird auch methodisch keine besonderen Auslegungsgrundsätze für die eine oder andere Kategorie anerkennen dürfen. Trotzdem liegt es im Wesen des technischen Gesetzes begründet, daß es auch technisch verstanden sein will. Nicht in dem Sinne, daß in das

Gesetz nun alles hineininterpretiert werden muß, was die Fachkreise sich wünschen oder was sie für angemessen halten. Wohl aber in dem Sinne, daß bei jeder Vorschrift geprüft werden muß, ob sie den Sachverhalt, welchen sie vor Augen hatte, reiflos erfaßt oder ob sie ohne es beabsichtigt zu haben, darüber hinausgeht bzw. dahinter zurückbleibt. In dem ersteren Falle bedarf es der Erweiterung durch ausdehnende Auslegung oder Anwendung der Analogie, im letzteren Falle der einschränkenden Auslegung. Diese Korrekturen sind unumgänglich notwendig bei einem Gesetz, welches völlig im Rahmen des Tatsächlichen, nämlich der nautischen Wirklichkeit zu gelten hat. Die vielfache Verwendung der Worte: „wenn möglich“, „wenn die Umstände es gestatten“, „im allgemeinen“ zeigt, daß der Gesetzgeber sich der Bedingtheit der gegebenen Normen bewußt war. Trotzdem konnte er nicht in allen Fällen mit genügender Schärfe abgrenzen, und Sache der Auslegung ist es, im Einzelfalle die Reichweite der einzelnen Normen aus den tatsächlichen Gegebenheiten der Schifffahrtskunde herzuleiten. Es ist z. B. an vielen Stellen der S.W.D. von „Fahrzeugen“ die Rede. Ob man dazu auch im einzelnen Falle Ruderboote, Segelboote, Motor- und Dampfbarassen usw. zu rechnen hat, ist nur aus der Zweckbestimmung der Vorschrift zu entnehmen. Diese „kleinen Fahrzeuge“ (deren Umtreis durchaus nicht feststeht) werden zuweilen von der S.W.D. besonders behandelt, zuweilen völlig übergangen. Eine Anzahl von Fällen läßt erhebliche Zweifel übrig. Hier muß es dem Erläuterer des Gesetzes gestattet sein, trotz klaren Wortlauts zu untersuchen, ob die kleinen Fahrzeuge vom Gesetz mitgemeint sein könnten oder ob sie nach

dem Sinne der Vorschrift nicht dem gleichen Gesichtspunkt unterworfen werden dürften wie große Schiffe. Ebenso ist stets der Zweck einer Norm, welche Schleppzüge betrifft, dafür entscheidend, ob auch das Längsseitschleppen darunter fällt, und ebenso kann nur der Sinn und Zweck einer Vorschrift darüber entscheiden, ob unter „Tiefgang“ der tatsächliche oder der Maximaltiefgang zu verstehen ist. Auch sonst ist der Verfasser stets davon ausgegangen, daß nicht juristische Konstruktion, sondern nur Verständnis für die Möglichkeit und Tatsächlichkeit der Navigation über die Anforderungen entscheiden muß, welche an den Schiffsführer zu stellen sind. Je mehr dieses Prinzip von Seiten der Nautiker anerkannt werden wird, um so mehr Einwendungen werden sich im einzelnen gegen die nautischen Ausführungen eines Juristen erheben und erheben lassen. Insbesondere bei den Vorschriften, welche nur örtlich gelten (Teil II), wird derjenige, der das Fahrwasser aus eigener Erfahrung kennt, in erster Reihe berufen sein, auch über die Auslegung der Normen zu befinden. Hier mußte sich der Verfasser natürlich Zurückhaltung auferlegen und sich vielfach auf die Herstellung der Beziehung zu dem allgemeinen Teil beschränken. Die vielfache Wiederholung mancher Verweisungen war nicht zu vermeiden und erschien bei dem großen Umfang der Paragraphen des zweiten Teils sogar geboten, um alle mehr oder weniger parallel laufenden Normen des zweiten Teils schließlich in die Grundsätze des ersten Teils einmünden zu lassen.

Die S.W.D. ist, wie erwähnt, eine Ergänzung der Seestraßenordnung und ohne diese nicht zu verstehen. Daher sind die Seestraßenordnung, sowie einige andere für das Verständnis der S.W.D. bedeutungsvolle Gesetze

und Verordnungen dem Buche als Anhang beigelegt worden. Endlich ist neben einem Sachregister auch ein Verzeichnis aller Orts- und Gewässerbezeichnungen beigelegt worden, was einer schnelleren Orientierung dienen soll.

Die vorliegende Kommentierung der S.W.D. selbst war, soweit es sich nicht um allgemeine juristische Fragen handelt, auf ein relativ geringes Material angewiesen. Außer einigen Entscheidungen zu der Verordnung über die Schifffahrt auf der Unterelbe war in den Spezialfragen Judikatur kaum vorhanden. Auch zu der S.W.D., welche ja bereits seit fast einem Jahre veröffentlicht ist, fehlte es an Äußerungen, die mehr, als eine bloße Berichtserstattung über den Inhalt boten. So ist denn die Kommentierung nur der Versuch eines Juristen, der Navigation gerecht zu werden und ihr ein Hilfsmittel für die praktische Betätigung in die Hand zu geben.

Zum Schluß möchte ich die Bitte aussprechen, mir weitere Anregung und Material für die Weiterbearbeitung des Seestraßenrechts zugehen zu lassen und damit die weitere Klärung wichtiger nautischer Fragen zu unterstützen.

Königsberg, Januar 1928.

**Dr. Sebba.**

## **Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen (Seewasserstraßenordnung). Vom 31. März 1927<sup>1)</sup>.**

Auf Grund des Gesetzes vom 29. Juli 1921 über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzbl. S. 961ff.), und auf Grund der §§ 11, 15 dieses Staatsvertrags<sup>2)</sup>,

auf Grund der §§ 136, 140 des Preussischen Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juni 1883 (Gesetzsammlung S. 195)<sup>3)</sup> und des § 350 des Preussischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 (Gesetzsamml. S. 53)<sup>4)</sup>,

auf Grund der in den Ländern Hamburg, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg und Bremen für den Erlaß von Polizeiverordnungen geltenden Bestimmungen,

auf Grund des § 366 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich<sup>5)</sup> und Artikel III der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 44 ff.)<sup>6)</sup> wird zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen folgendes verordnet:

### **Seewasserstraßenordnung (S.W.O.)<sup>7)</sup>.**

#### **Einführung.**

#### **Geltungsbereich.**

§ 1. Die Seewasserstraßenordnung gilt auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen

befahrenen Wasserstraßen innerhalb der in den Sondervorschriften für die einzelnen Seewasserstraßen (Teil II)<sup>1)</sup> angegebenen Gebiete<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Die GewD. ist ein revisibles Gesetz (§ 549 BGD.). Für die früheren lokalen Verordnungen (Untereselbe, Weser) war dies vom RG. 55, 136 zu Unrecht verneint worden. Vgl. Boyens, Hansa 1912, 682.

<sup>2)</sup> Diese Vorschriften lauten:

§ 11. Die Verwaltungszuständigkeiten der Landeszentralbehörden hinsichtlich des Baues, der Unterhaltung, des Betriebs und der Verwaltung der auf Grund dieses Vertrags übergehenden Wasserstraßen einschließlich der Strom- und Schiffsfahrtpolizei und hinsichtlich der sonstigen auf den Verkehr bezüglichen Befugnisse sowie hinsichtlich der Seezeichen und des Lotsenwesens gehen mit dem 1. April 1921 auf das Reich über. Im übrigen erfolgt die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reichs und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums.

Die Ausübung der Tarifhoheit im Sinne des Artikels 97 Abs. 5 der Reichsverfassung steht vom 1. April 1921 an dem Reiche zu.

§ 15. Die Gesetze und Verordnungen der Länder bleiben unbeschadet der Bestimmungen der Reichsverfassung bis zu einer anderweitigen reichsgesetzlichen Regelung in Kraft.

Vgl. dazu RG. 115 S. 54.

<sup>3)</sup> Betreffend den Erlaß von Polizeiverordnungen.

<sup>4)</sup> Betrifft den Erlaß von Polizeiverordnungen mit Wirkung über den Bezirk einer Wasserpolizeibehörde hinaus.

<sup>5)</sup> Insbesondere § 366 Nr. 10: „Wer die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den . . . Wasserstraßen erlassenen Pol. Verordnungen übertritt.“ Aber auch Nr. 3: Rutwillige Verhinderung des Vorbeifahrens auf Wasserstraßen. Nr. 8: Aufstellen oder Aufhängen von Sachen auf einer Wasserstraße ohne gehörige Befestigung, Ausgießen

oder Auswerfen mit Gefahr der Beschädigung oder Verunreinigung von Menschen. Nr. 9: Aufstellen, Hinlegen oder Liegenlassen verkehrshindernder Gegenstände auf Wasserstraßen. Vgl. unten zu § 48 b.

<sup>6)</sup> Mindesthöhe und Maximalbetrag der Geldstrafen. Bei Übertretungen 1—150 RM. (vgl. § 86 EWD.).

<sup>7)</sup> I. Die EWD. hat im Rechtssystem die gleiche Stellung wie die EStrO. Sie ist ein Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. Wird ein Schadensersatzanspruch auf eine Zuwiderhandlung gegen die EWD. gestützt, so ist auch hier an sich der Beweis des Verschuldens und der Kausalität zu führen. Jedoch greift auch hier die Erwägung durch, auf welcher der *prima-facie*-Beweis beruht: In einem Polizeigesetz werden Anordnungen getroffen, welche der Verhütung von Unfällen dienen sollen und welche grundsätzlich ausführbar sind. Daraus ergibt sich, daß der äußerliche Verstoß im Zweifel kausal und schuldhaft ist (vgl. hierzu Anm. 60 ff. zu § 735. — I, 706 ff.). Auch die weitere tatsächliche Vermutung, welche die Judikatur herausgebildet hat, daß nämlich bei einer Kollision zwischen einem stillliegenden und einem fahrenden Schiff letzteres die Schuld trage, gilt auch für die EWD. Jedoch ist hier mit besonderer Sorgfalt zu prüfen, ob nicht dieser *prima-facie*-Beweis durch ein besonderes Verschulden des stillliegenden Schiffes (Liegen an verbotener Stelle, vgl. HansOLG. Hansa 1927, 205), ausgeglichen und gleichzeitig dieses konkurrierende Verschulden als selbständiges Moment wirksam wird (vgl. Anm. 91—94, 99 zu § 735. — I, 713 ff.). — Bei Blankettvorschriften (Art. 29 EStrO. und § 5 Abs. 4 EWD.) gelten die Grundsätze des *prima-facie*-Beweises nicht (HansOJ. 27 Nr. 110). Weil die EWD. ein Schutzgesetz i. S. des § 823 BGB. ist, gelten auch für sie die Grundsätze, die von der Judikatur für die Frage des Verschuldens aufgestellt worden sind. Das Verschulden braucht sich also nur auf den Verstoß gegen das Schutzgesetz zu beziehen (RG. JW. 1916, 38; Warn. 1918 Nr. 106). Unverschuldete Unkenntnis des Gesetzes kann im bürgerlichen Rechtsstreit eingewendet werden, nicht aber die

Unzweckmäßigkeit oder schwere Befolgbarkeit des Gesetzes (R. G. J. B. 1910, 579). Schuldhaft handelt jedoch, wer es unter Verletzung der gebotenen Sorgfalt (§ 511 S. O. B.) unterläßt, sich über das Bestehen des Schutzgesetzes zu unterrichten (R. G. J. B. 1905, 142 und Warn. 1909 Nr. 297). Nicht schuldhaft ist das Abweichen vom Gesetz in einer außergewöhnlichen, vom Gesetz nicht ins Auge gefaßten Situation (vgl. R. G. J. B. 1909, 313).

II. Die S. B. D. regelt, ebenso wie die S. E. S. D. nur das Verhalten von Schiffen in bezug aufeinander und auf die Ufer. Dagegen nicht das Verhältnis von Schiff zu Flugzeug (vgl. I, 804). Jedoch sind Bestrebungen im Gange, um eine Ergänzung der S. B. D. in dieser Richtung herbeizuführen. Vgl. Hamb. Fremdenbl. vom 20. Dezember 1927 S. 17. Ein Entwurf des R. V. E. M. in dieser Richtung liegt vor.

III. Die S. B. D. sagt nicht ausdrücklich, welche Polizeiverordnungen mit dem 1. Dezember 1927 außer Kraft treten. Ausdrücklich aufgehoben ist z. B. die V. Unterelbe (Amtl. Anz. vom 20. November 1927 Nr. 280) Vgl. auch zu § 61—85. Man wird annehmen müssen, daß die S. B. D. innerhalb ihres Geltungsbereichs (Teil II) eine erschöpfende Regelung bringt, so daß in diesen Bezirken alle Verordnungen außer Kraft treten, welche die von der S. B. D. behandelten Gebiete betreffen (Allg. Vorf. — Lichterführung — Signale — Fahrregeln). Alle diese Verordnungen bleiben jedoch in Kraft, sofern sie auch in solchen Gewässern gelten, die nicht in den Geltungsbereich der S. B. D. fallen und mit Wirkung nur für diese Restbezirke. See-V. Hamb. Hans. R. B. 1928 S. 196. Bei der Anzahl örtlicher Verordnungen (vgl. zu Art. 30 S. E. S. D. — I, 846) wäre es dankenswert, wenn eine Klärung dieser Frage durch eine zusammenfassende Verordnung erfolgen würde. Eine Zusammenstellung der ausdrücklich aufgehobenen Verordnungen findet sich bei den einzelnen Paragraphen des Teil II.

IV. Zuwiderhandlungen gegen die S. B. D. werden strafrechtlich verfolgt:

a) gemäß § 86 S.W.O.

b) nach den allgemeinen Vorschriften des St.G.B., sofern nach ihnen eine höhere Strafe, als die in § 86 S.W.O. angedrohte, verwirkt ist.

c) Nicht: nach § 145 St.G.B., denn die S.W.O. ist nicht (an Stelle des Kaisers) vom Reichspräsidenten erlassen (vgl. die Einl. zur S.W.O., welche nicht auf § 145 St.G.B. Bezug nimmt).

Die S.W.O. ist ein Polizeigesetz, dessen Übertretung nur im Falle der Schuldhaftigkeit strafbar ist. Insofern steht die S.W.O. der S.Str.O. gleich (vgl. R.G.Str. 45, 394; RRiG. 2, 200), daß konkurrierende Verschulden des Gegenfahrers kann berücksichtigt werden (R.G. HansR. 1910 Nr. 43; R.G.Str. 34, 91). Vgl. I, 802.

\*) Dazu Trave (Anl. 1) Nr. 1.

\*) Aus dem Zusammenhalt mit S.Str.O. Einl. Abs. 1 (I, 803) ergibt sich folgendes: Lediglich die S.Str.O. gilt a) auf See, b) auf denjenigen, mit der See in Zusammenhang stehenden von Seeschiffen befahrenen Gewässern, welche nicht Wasserstraßen sind oder welche in den Sondervorschriften (Teil II) nicht genannt sind und auch keine örtliche Regelung erfahren haben. Vgl. HansR. 1928 S. 196. Im übrigen gilt die S.W.O. neben der S.Str.O. (vgl. § 2 S.W.O.). Ausnahmen von diesen Regeln kraft bes. Regelung in § 85c (Kurisches Haff und Königsberger See-kanal unterstehen nicht der S.W.O.). In dem deutsch gebliebenen Teile des Kurischen Haffs gilt lediglich die PolV. vom 19. Februar 1900. — Die S.W.O. läßt ferner alle Hafenordnungen unberührt, desgl. die Lotsenordnungen. Das Lotsenwesen wird in der S.W.O. nur insofern berührt, als gewisse Sondernormen, z. B. allgemeine Signale (§ 35g behält sie vor) in Teil II mit örtlicher Wirkung eingeführt worden sind. Über die Abgrenzung von See- und Binnenschiffahrt vgl. B. 100 ff.

#### Verhältnis zur Seestraßenordnung.

§ 2. Die Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906<sup>1)</sup> (Reichsgesetzblatt 1906 S. 120 ff.) wird durch diese Ordnung nicht berührt<sup>2)</sup>.

Die in der Seefraßenordnung enthaltenen Erklärungen der Begriffe „Dampffahrzeuge“<sup>3)</sup>, „in Fahrt“<sup>4)</sup> und „sichtbar“<sup>5)</sup> und die Zeitmaße für kurze und lange Töne mit der Dampfpfeife<sup>6)</sup> gelten auch für diese Ordnung, soweit in ihr nichts anderes bestimmt wird<sup>7)</sup>.

<sup>1)</sup> Abgedruckt im Anhang (vgl. auch I, 803 ff.). Anl. 2.

<sup>2)</sup> D. h. soweit der Geltungsbereich der GStrD. geht (Einl. Abs. 1 der GStrD.), stellt die SBD. nur eine Ergänzung derselben dar. Sollten sich widersprechende Bestimmungen in der GStrD. und der SBD. finden, so tritt die GStrD. zurück (Art. 30 GStrD.). Wo die GStrD. sich einer Regelung enthält, gilt die SBD. uneingeschränkt. Teil II enthält für einzelne Wasserstraßen hinsichtlich der Ausweichpflicht Spezialvorschriften, welche die Vorschriften der GStrD. in ihr Gegenteil verkehren. Die Gültigkeit dieser Spezialvorschriften beruht auf Art. 30 GStrD. Vgl. RGEstr. 31, 229.

<sup>3)</sup> Einl. Abs. 3 GStrD. (I, 803).

<sup>4)</sup> Einl. Abs. 4 GStrD. (I, 803); dazu Did. S. 5. Über die Frage, ob ein getriebenes Schiff „in Fahrt“ ist, vgl. § 80 Nr. 11 Anm. 1.

<sup>5)</sup> Lichter usw. GStrD. (I, 804). Der Begriff „sichtbar“ ist die Basis für die Bestimmung der normalen Sichtweite der Lichter. Wie groß diese Sichtweite sein muß, kann die SBD. regeln, soweit es sich um Lichter handelt, welche von der GStrD. gar nicht oder nicht in bezug auf die Sichtweite erörtert sind (vgl. § 8 Abs. 4 SBD.).

<sup>6)</sup> Art. 28 Abs. 1 GStrD. (I, 838): kurzer Ton hat etwa eine Sekunde Dauer. Art. 15 Abs. 2 GStrD. (I, 818): langer Ton hat vier bis sechs Sekunden Dauer. Über Beginn des Tons vgl. Art. 15 Anm. 5 (I, 819). Abweichungen in bezug auf den langen Ton in Teil II.

<sup>7)</sup> Einzelne Abweichungen in Teil II hinsichtlich des langen Tons (acht oder zehn Sekunden), z. B. § 62 Nr. 10 und 18.

### Zollamtliche Behandlung der Schiffe.

§ 3. Für die zollamtliche Behandlung der Schiffe gelten die Vorschriften des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (Bundesgesetzblatt von 1869 S. 317) und die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup>).

<sup>1</sup>) Vgl. die Zollvorschriften Anl. 8 und Trave (Anl. 1) Nr. 6.

Von den zahlreichen Ausführungsverordnungen seien nur folgende angeführt:

1. Anweisung zur Ausführung des Vereinszollgesetzes (ZBl. 1888 S. 489 ff.).

2. Änderungen und Ergänzungen dazu im ZBl. 1904 S. 19.

3. Zollregulativ für die Unterelbe vom 11. Juli 1888 (ZBl. 1888 S. 430).

Im Fahrwasser liegende Zollkreuzer haben kein Begehrecht. Vgl. DSA. 24 S. 9. Anlässlich der Zollabfertigung erfolgt auch die Kontrolle des Fahrerlaubniszeichens bzw. des Seefähigkeitsattestes (Schr. des Finanzmin. vom 30. Mai 1925 II A 10036). Vgl. DSA. 23 Nr. 11, 17 und 18. Im übrigen erfolgt die Kontrolle auch durch die Hafen- und Musterungsbehörden. DSA. 22 Nr. 140.

### Gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe<sup>1</sup>).

§ 4. Für die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe gilt die Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend Vorschriften über die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe in den deutschen Häfen nebst der Desinfektionsanweisung vom 29. August 1907 (Reichsgesetzbl. 1907 S. 563 ff.)<sup>2</sup>).

<sup>1</sup>) Quarantänesignal: §§ 35 f., § 64 Nr. 7. Vgl. auch Anhang Anlage 9 und Trave (Anl. 1) Nr. 5. — Betonung der Quarantäneliegeplätze vgl. Anhang Anl. 5 zu C III c. — Quarantäneflagge: Anhang Anl. 9 § 4.

<sup>2)</sup> In den Häfen gelten auch die entsprechenden Bestimmungen der Hafenordnungen. Vgl. auch B. 62. — Verordnung über die gesundheitliche Überwachung der im Lübecker Hafengebiet verkehrenden Schiffe vom 13. Oktober 1927 (veröffentlicht 26. Oktober 1927). Die bisher geltende Verordnung vom 1. September 1900 ist aufgehoben worden (§ 9).

### Verantwortung der Schiffsführer und Schiffsbefahrung<sup>1)</sup>.

§ 5. Verantwortlich für die Befolgung der Seewasserstraßenordnung ist der Führer des Fahrzeugs oder sein Vertreter<sup>2)</sup>.

Jeder Führer eines Fahrzeugs oder eines Floßes<sup>3)</sup> muß einen Abdruck dieser Ordnung an Bord haben<sup>4)</sup>, soweit nicht die Schiffsahrtspolizeibehörden Ausnahmen zulassen<sup>5)</sup>.

Der Führer oder sein Vertreter hat die Schiffsbefahrung zu der Befolgung der Seewasserstraßenordnung anzuhalten.

Keine dieser Vorschriften<sup>6)</sup> soll ein Fahrzeug<sup>7)</sup> oder den Reeder, den Führer und die Mannschaft desselben<sup>8)</sup> von den Folgen einer Verschümmnis im Gebrauche von Lichtern<sup>9)</sup> oder Signalen<sup>10)</sup> und im Halten eines gehörigen Ausguds<sup>11)</sup> oder von den Folgen der Verschümmnis anderer Vorsichtsmaßregeln<sup>12)</sup> befreien<sup>13)</sup>, welche durch die seemännische Praxis<sup>14)</sup> oder durch besondere Umstände des Falles<sup>15)</sup> geboten werden<sup>16)</sup>.

<sup>1)</sup> Die Anmerkungen zu § 5 Abs. 4 sind zum größten Teile entnommen dem Seerecht von Schaps (2. Aufl.), herausg. von Mittelstein und Sebba (Anm. zu Art. 29 CStrD.). Vgl. auch Die S. 63 und 82.

<sup>2)</sup> Vgl. Art. 33 Abs. 2 CStrD. (I, 849); B. 687; UnfVerhB. § 2 (Dampfer, Segler und Küstensegler), insbesondere auch über die Frage, wann die Abwesenheit des Kapitäns zulässig

und Vertreterbestellung erforderlich ist. — Von einem ausländischen Kapitän ist die Kenntnis aller lokalen Verordnungen nicht zu verlangen. Er darf sich auf den Lotsen verlassen. O.S.A. 24 S. 52.

<sup>2</sup>) Bgl. § 47

<sup>4</sup>) Bgl. § 513 G.W. Anm. 14 Abs. 2 (I, 197).

<sup>5</sup>) Durch Polizeiverordnung oder im Sonderfall z. B. für das Frische Haff (§ 85) Pol.V. vom 21. November 1927 für Kleinschiffer und Ruderboote.

In Ausführung des § 5 Abs. 2 sind bisher folgende Pol.V. erlassen worden:

1. Von der Wasserstraßenbirektion Hamburg Verordnung vom 28. November 1927 (G. u. VBl. 27 Nr. 118 v. 29. November 1927).

§ 1. Ungebedete Fahrzeuge (einschl. Fischerfahrzeuge), die über keinen wasserdichten Raum oder Aufbau verfügen, sind von der Mitführung eines Abdruckes der Seewasserstraßenordnung befreit.

Die Führer solcher Fahrzeuge haben sich jedoch unter Vorlage eines eigenen Abdruckes der Seewasserstraßenordnung von der zuständigen Schiffsahrtspolizeibehörde (vgl. § 64 Anmerkung 1) persönlich eine Bescheinigung der Befreiung zu beschaffen. Diese wird auf der vorgelegten Seewasserstraßenordnung vermerkt, nachdem die Führer die Erklärung abgegeben haben, daß sie mit den Bestimmungen der Seewasserstraßenordnung vertraut sind.

§ 2. Diese Verordnung tritt am 1. Dezember 1927 in Kraft.

2. Vom Oberpräsidenten (Wasserbaubirektion) in Königsberg. Verordnung vom 21. November 1927 (Amtsbl. S. 311):

Gemäß § 5 Abs. 2 der S.W.O. wird hiermit bestimmt, daß die Kleinfischer und Führer von ungebedeten Ruderbooten im Geltungsbereich dieser Polizeiverordnung von der Mitführung eines Abdruckes der S.W.O. an Bord einstweilen entbunden sind. Kleinfischer i. S. dieser Bekanntmachung sind Führer von kleinen, ungebedeten Fischerfahrzeugen ohne eigene Triebkraft.

3. Vom Oberpräsidenten (Wasserbaudirektion) in Stettin Verordn. vom 24. Oktober 1927 (Sonderamtstbl. d. Reg. vom 8. November 1927): (vollständig abgedruckt zu § 80) — Abs. 3 lautet: Im einzelnen bestimme ich für die Provinz Pommern in Ausführung des § 5 Abs. 2 S.W.D. daß Mitglieder des Reichsverbandes deutscher See- und Küstenfischer, soweit sie ihr Gewerbe in offenen, nicht mit durchgehendem Deck versehenen Fischerbooten ausüben, von der Verpflichtung zur Mitführung eines Abbruchs der S.W.D. an Bord befreit sind.

<sup>6)</sup> D. h. aller Vorschriften der S.W.D. Nach Art. 29 S.Str.D. wird man auch die in Art. 30 erwähnten lokalen Verordnungen (Teil II) hierher rechnen müssen. Auch deren Befolgung entbindet nicht von der Verpflichtung, der seemannischen Praxis und den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung zu tragen.

<sup>7)</sup> Jedes Fahrzeug, auch das mit unbedingtem Bewegrecht ausgestattete (Art. 17: Segler mit Steuerbordhallen), das stillliegende oder völlig manövrierunfähige. Vor allem auch die Wegerechtschiffe gemäß § 14 und 42 und den örtlichen Vorschriften des Teil II. Ebenso alle Schiffe, die nach Teil II in gewisser Beziehung Vorrechte erhalten haben, ohne Wegerechtschiffe zu sein. Kein Schiff darf, auf gesetzliche Vorrechte oder Wegerechte pochen, andere Schiffe in Gefahr bringen.

<sup>8)</sup> Während die S.Str.D. und die S.W.D. im allgemeinen nur von dem Schiff sprechen, werden hier der Reeder, der Führer und die Mannschaft besonders genannt, eine gesetzliche Inkonsequenz ohne sachliche Bedeutung. Denn die Verantwortlichkeiten werden nicht sowohl von der S.Str.D., als vielmehr von § 145 St.G.B. bzw. von den §§ 734 ff., 485, 486 St.G.B. geregelt. Immerhin bringt das Gesetz zum Ausdruck, daß jede der genannten Personen ihre Pflicht erfüllen muß und die Verantwortung nicht auf eine andere Person abwälzen kann. Vgl. dazu § 5 Abs. 3, wonach die Schiffsbesatzung zur Befolgung der S.W.D. angehalten werden muß.

<sup>9)</sup> Das bezieht sich auf alle Lichter der Estr.O., der Seew.D. und auch die in Lokalverordnungen vorgesehenen oder sonst gebräuchlichen Lichter, gleichgültig, ob sie zu führen oder zu zeigen sind. Auch auf die vorgeschriebenen Flackerfeuer ist die Vorschrift anwendbar, soweit man diese nicht zu den Signalen rechnet. Der ordnungsmäßige Gebrauch der Lichter betrifft ihre Anbringung an der gebotenen oder — falls in dieser Richtung nichts verordnet ist — an der nautisch zweckmäßigen Stelle (sie dürfen nicht durch die Boote, Decklast, Segel usw. verdeckt werden; O.S.A. 3 Nr. 69; 4 Nr. 119; 20, 237); Seew.D. § 8; ferner: die Dauer ihrer Führung, das sachgemäße Trimmen und Instandhalten der Laternen, das sorgfältige Beobachten ihres ordnungsmäßigen Funktionierens, das Unterlassen jeder Irreführung durch Verwendung unvorschriftsmäßiger und verwechselbarer Lichter (§ 8 Abs. 1 und 2), das rechtzeitige Zeigen von optischen Warnungszeichen, Einhaltung der vorgeschriebenen Reichweite, Vorhandensein der vorgeschriebenen Schirme und Abblendung von Arbeitslichtern gegen den Führerstand. Die Positionslaternen dürfen nicht vor Beginn der Fahrt gesetzt werden (vgl. Fuhrmann 232). Über ihre Prüfung durch die deutsche Seewarte vgl. Unfallverhütungsvorschriften §§ 35 ff. (Dampfer), §§ 30 ff. (Segler), §§ 20 ff. (Küstensegler).

<sup>10)</sup> Optische Signale der Estr.O.: Art. 4a und b, 9k, 14, 31 Nr. 3 u. 3a (Wälle und Körper); Art. 8, 9d Nr. 2, 12 (Flackerfeuer, Aufleuchtenlassen der Seitenlichter, Fadel); Art. 31, 32 (Signale des Internationalen Signalbuchs, Flaggen, Flammensignale — Ol- oder Teertonnen — Raketen, Leucht- kugeln, Sternsignale); Lotsensignalordnung § 2 (Lotsenflagge, Signale des Internationalen Signalbuchs, Regel, Wälle, Blau- feuer, helles weißes Licht). Vgl. auch die Noten zu Art. 30 Estr.O. (lokale Verordnungen) und Seew.D. §§ 9—23, 25, 29, 31, 48c, Teil II (örtliche Signale).

Nicht zu den optischen Signalen gehört das Winlen oder Richtungszeigen mit der Hand oder die Übermittlung von Nachrichten durch Winflaggen. Jedoch können diese Verständni-

gungsmittel zu den „anderen Vorichtsmaßnahmen“ des § 5 Abs. 4 gehören.

**Akustische Signale** der **ESTrD.**: Art. 9 h, 15 (Rebelsignale: Pflöfe, Sirene, Glode, Trommel, Rebelhorn, Gong); Art. 9 i („anderes wirksames Schallsignal“); ähnlich Art. 15 Abs. 5; — Art. 12 (Knallsignal); Art. 28 (Manöver Signale); Art. 31 (Kanonen schüsse, Knallsignale, Rebelsignalapparat). Der **SB.D.**: §§ 32 bis 35, 37, 50, Teil II (örtliche Signale) und **Trave** (Anl. 1) Nr. 17. — Unzulässig sind Begrüßungssignale (**DSV.** 8, 122; **Hansa** 1908, 1183); ferner solche Signale, die allein oder in Verbindung mit den gesetzlich vorgeschriebenen (etwa Ruder signalen) zu Verwechslungen mit Rebel- oder anderen Signalen führen können (vgl. **DSV.** **Hansa** 1910, 419; 1911, 291); desgleichen Frage- und Antwortsignale zur Vorbereitung der Kursänderung (vgl. **Rote** 7 zu Art. 28 — I, 840). Nur beim Überholen sind derartige Signale durch § 37 **SB.D.** vorgeschrieben. Unzulässig ist die Abgabe eines langen Tones als Achtungssignal statt des im gleichen Augenblick abzugebenden kurzen Tones (Steuerbordruder signal). Zulässig ist das Schwenken von Flaggen oder Plader feuern (oder Laternen), um die Passierseite zu bezeichnen. Bei wiederholter Abgabe des Steuerbordruder signals ist durch Einschleichen von längeren Pausen einer Verwechslung mit den anderen Signalen des Art. 28 vorzubeugen (vgl. **DSV.** 20, 106). Andererseits darf das Dreitöne signal nicht durch Ungleichmäßigkeit der Pausen als ein Backbord- und ein Steuerbord signal erscheinen (vgl. **DSV.** 20, 745). Die rechtzeitige Abgabe von Signalen ist in § 51 **SB.D.** noch ausdrücklich angeordnet.

Nicht zu den akustischen Signalen gehören Hurufe von Schiff zu Schiff.

Die Abgabe aller Signale in der richtigen Situation zur rechten Zeit und in vorgeschriebener (evtl. zweckmäßiger) Weise wird durch § 5 Abs. 4 zur Pflicht gemacht, soweit nicht bereits in den übrigen Vorschriften Anordnungen getroffen sind. Über die Signalapparate vgl. Art. 33 **ESTrD.**; § 32 Abs. 2 **SB.D.**

Beispiele: Beim Schleppen über Hed sind die Seitenlichter nach dem Hed zu richten und zu vertauschen (vgl. Note 5 zu Art. 2 — I, 806); Beleuchtung von Fahrzeugen, die längsseit von Seeschiffen im Hafen liegen, ist jetzt nach § 22 S.W.O. vorgeschrieben; Verwendung von Blaulichtern zur Kennlichmachung des eigenen Schiffes kann geboten sein (Hansa 1918, 259; zu Hans.O.L.G. Hansa 1918, 262). Über Unzuverlässigkeit der akustischen Signale vgl. Art. 15 Note 1 S.Str.O. (I, 818). Eine Kreuzung bedeutet das Gefahr- und Warnungssignal des § 34 und das Achtungssignal des § 35a S.W.O. Über die Rechtslage nach der S.Str.O. vgl. I, 842. Soweit die S.W.O. nicht gilt, bleibt die Rechtslage unverändert. Doch wird man die Bedenken gegen die Abgabe von Warnungs- und Achtungssignalen aufgeben können, soweit sie noch angesichts der allgemeinen Übllichkeit überhaupt haltbar waren. Mißbrauch durch allzu häufige Anwendung ist aber zu vermeiden.

Die S.Str.O. gibt dem Art. 29 die Überschrift: „Notwendigkeit anderweiter Vorsichtsmaßregeln“.

Damit wird zum Ausdruck gebracht, daß Art. 29 eine Ergänzung aller übrigen Vorschriften der S.Str.O. darstellt (wie Art. 27 zu den Art. 17—26). Vgl. Bubbe Note 1 zu Art. 29. Über das Verhältnis des Art. 29 zu den Ausweichvorschriften vgl. V Note 1 (I, 823). Art. 29 ist auch befähigt, jede andere Vorschrift der S.Str.O. außer Kraft zu setzen, zu modifizieren oder zu verschärfen (anders Brandis 2, 114). Dies gilt im gleichen Maße von § 5 Abs. 4 S.W.O.

Insbesondere tritt er in Wirksamkeit:

a) wenn es sich nicht um die Frage des „Ob“, sondern des „Wie“ eines von der S.Str.O. oder der S.W.O. vorgeschriebenen Verhaltens handelt, z. B. Zeitpunkt und Intensität der Ausweichmanöver, Zeitpunkt der Audeersignale usw.;

b) wenn für das Verhalten in einer bestimmten Situation Regeln nicht aufgestellt oder die vorhandenen Vorschriften nicht durchführbar sind; z. B. gleichzeitige Ausweichpflicht gegenüber mehreren Gegenfahrern (vgl. D.S.A.

20, 110); Gefahr einer Kollision zwischen mehr als zwei Schiffen (R. G. Hansa 1908, 511); oder zwischen zwei Fischerfahrzeugen, wenn Art. 17 b nicht anwendbar ist (dann muß das mehr manövrierfähige Schiff ausweichen; HansG. 1905 Nr. 57); Maßregeln des letzten Augenblicks, insbesondere bei unvermeidlicher Kollision;

e) wenn zwischen den Vorschriften der ©StrD. oder denen der ©W.D. ein Widerspruch besteht, welcher nicht aus dem Sinn derselben heraus gelöst werden kann; über Widersprüche zwischen diesen beiden Gesetzen vgl. § 2 Anm. 2;

d) wenn die außergewöhnliche Situation ein Abweichen von einer Vorschrift der ©StrD. oder ©W.D. erforderlich macht (HansG. 1910 Nr. 1). Art. 29 hat somit gleichzeitig den Zweck, einer mechanischen Befolgung der Spezialvorschriften vorzubeugen (vgl. v. Stengel-Fleischmann III 868). Z. B. für den Fall, daß ein Auberhsignal unterlassen werden muß, weil es nur einem von mehreren Gegenfahrern gelten und die anderen irreführen würde (angedeutet DGA. 20, 110);

e) wenn es im konkreten Falle zweifelhaft ist, ob die Voraussetzungen einer Vorschrift der ©StrD. oder ©W.D. gegeben sind (vgl. z. B. Art. 19: Nichtfeststellbarkeit der Ausweichpflicht). In solchen Fällen wird der Schiffer danach trachten müssen, möglichst bald eine der gesetzlich geregelten Situationen herbeizuführen, z. B. durch geringe Kursänderungen zwecks Klärung der Lichter oder zur Beseitigung eines Zweifels darüber, ob entgegengesetzte oder kreuzende Kurse vorliegen (vgl. Art. 18 Note 1. u. 4; 19 Note 5 — I, 827 und 828).

<sup>11)</sup> Die ordnungsmäßige Befehung des Ausguds ist in § 51 ©W.D. noch besonders betont. Mit Recht: denn der Ausgud ist eine der wichtigsten nautischen Vorsichtsmaßregeln (vgl. DGA. 16 S. 35, 42, 131, 251, 271, 344, 487, 490; 17, 455; 18 S. 254, 396, 613, 634, 696, 794; 19 S. 69, 687) und daher vom Gesetz besonders hervorgehoben, auch zuweilen durch lokale Verordnungen geregelt. Vgl. DGA. 16, 501). Der

Ausguck darf während der Fahrt, besonders bei Nebel und nachts, niemals unbefetzt bleiben (§ 51), auch auf Fischdampfern nicht (vgl. DSA. 18, 396; DSA. Hanfa 1910, 61; SeeA. Hamburg ebenda 1914, 631). Er muß an der günstigsten Stelle postiert sein (vgl. u. a. SeeA. Flensburg Hanfa 1908, 1020). Im allgemeinen im Krähen-  
 nest am Rodmast, bei kleinen Fahrzeugen auf der Brücke oder dem vorderen Ende des Deck (DSA. 16, 501), der Plattform des Regellkompasses (DSA. 19, 391); bei ganz kleinen Fahrzeugen ist der Rudersmann gleichzeitig Ausguck (vgl. DSA. 16, 490). Im übrigen aber ist stets ein besonderer Ausgucksmann zu stellen (DSA. 19 S. 69, 629). Der Ausguck darf nicht durch Segel usw. beschränkt sein (DSeeA. 20, 162). Die Pflicht zum Ausguck nach hinten ergibt sich aus Art. 10 (Hedlicht) StrD. und § 10 Abs. 2 StB.D. Aber auch wenn ein festes Hedlicht geführt wird, ist Ausguck nach hinten (z. B. mit Rücksicht auf Art. 24 u. 21 StrD.; § 37 StB.D.) nötig. Vgl. StGH. 12. Juli 1922 (Fall Senjal-Walroß). — Sobald die Situation sich kompliziert oder der Ausblick erschwert wird (Nebel, Dunkelheit, Verbeden des Gesichtsfeldes durch den hoch aufragenden Bug des achterlastigen Schiffes, stark belebtes Revier, Vorbeifahrt an Hafeneinmündungen, besonders große Entfernung zwischen Brücke und Borsschiff), gehört der Ausguck auf die Waß (vgl. RG. 76, 295 = HansGR. 1911 Nr. 112 = JW. 1911, 723 Nr. 32; HansGJ. 1906 Nr. 17; SeeA. Hamburg Hanfa 1910, 1056; 1914, 631; DSA. 15, 245; 18, 255; 19, 63), es sei denn, daß dies im besonderen Falle untunlich ist (DSA. 19, 550: schlechtes Wetter!). Nicht erforderlich ist, daß die Waß bei Nebel mit einem Offizier besetzt wird (DSA. 20, 240). Der Schiffer ist für jede Sekunde verspäteten Sichtens des Gegners verantwortlich (vgl. RG. Hanfa 1911, 299: durch Ausguck auf der Waß wäre der Gegner acht Sekunden früher gesehen worden!). Er darf nur auf Seevermögen geprüfte Leute als Ausguck bestellen (Del. des Reichsanzlers vom 1. Juli 1905, RGBl. 562). Über die Nachteile des Ausgucks von der Waß vgl. Hanfa 1910, 35 und

OSE. ebenda 61; im übrigen entscheidet über die Postierung das freie Ermessen des Schiffsführers, desgleichen über die Anzahl der Ausguckleute. Ist ein Ausguck nicht bestellt, so kann sich der Schiffer nicht damit entschuldigen, daß die Besatzung nicht ausgereicht habe (SeeU. Hamburg Hansa 1913, 710). Vgl. über Einzelfragen des Ausgucks noch OSE. 1, 88; 4 S. 87, 406; 5, 601; 6 S. 187, 542, 762; 7, 748; 9, 214; 10 S. 27, 85; 13, 538; 15 S. 245, 790; Unfallverhütungsvorschr. vgl. die Anm. zu § 51.

<sup>12)</sup> Die Vorsichtsmaßregeln, welche erforderlich werden können, lassen sich nicht erschöpfend aufzählen. Vgl. jedoch § 735 Anm. 23 (I, 692).

Beispielsweise muß der Schiffer die Vorgänge auch außerhalb des Kurzes beobachten, wobei mit der Unbesonnenheit anderer Personen (Ruderboote, kleine Segler) zu rechnen ist (R. U. VerfR. 1927 S. 257 = JWB. 27, 2857). — Orientierung des Lotsen über besondere Schiffs Eigenschaften (HansGZ. 1927 Nr. 110). Ferner muß der Schiffer es vermeiden, das Schiff zu nahe an eine Böschung zu bringen (Soggefahr; R. U. 74, 250 = HansGZ. 1911 Nr. 7 = DJZ. 1911, 281 = JWB. 1911, 60 Nr. 56); bei unklarer Situation und beengter Aussicht sorgfältig und besonnen manövrieren (R. U. 86, 424 = HansGZ. 1915 Nr. 32 = JWB. 1915, 1355); im belebten Revier die Schlepptrasse kürzen [R. U. ebenda und HansGZ. 1914 Nr. 104] (örtliche Vorschriften in Teil II. Vgl. Anm. 1 zur Überschrift von § 36); die Geschwindigkeit mäßigen zwecks Gewinnung des zur Erlangung der Übersicht nötigen Abstandes zu einem vorausfahrenden Schiff (R. U. 86, 424); mit seinem Kahn weglegen, wenn ein einkommender großer Dampfer ihn durch Signal dazu auffordert (HansUW. Hansa 1913, 555); stoppen, wenn infolge Unklarheit der gegnerischen Lichter nicht feststeht, ob die ihm zukommende Fahrwasserseite frei ist (HansGZ. 1913 Nr. 88); es vermeiden, ein Schiff zu Luv zu passieren, wenn der starke Wind ein Zutreiben auf jenes Schiff befürchten läßt (HansUW. Hansa 1918, 262); beim Hineinfahren in ein

belebtes Fahrwasser vorsichtig manövrieren (Langsamfahren, Warnungspfeife, Vermeiden einer Kurskreuzung; DSEA. 16, 284); eine Schleppfahrt nicht bei ungünstigen Strom- und Wetterverhältnissen beginnen (R.G. HansRz. 1917, 34); die Rubermandöver ausgiebig vornehmen (HansDLG ebenda); weder zu spät, noch zu früh mit den Ausweichmanövern beginnen; es vermeiden, den Kurs eines ihm folgenden Schiffes zu kreuzen, selbst wenn dieses nicht überholen will und eine Kurshaltepflicht danach nicht besteht (DSEA. 20, 456); eine Ankerwache ausstellen (auch auf Fischerfahrzeuge; HansDLG. HansGz. 1906 Nr. 91); ein irreguläres Manöver (Art. 29) aufgeben, wenn der Gegner auf dasselbe nicht eingeht (HansDLG. HansGz. 1909 Nr. 118); auf engem und belebtem Revier stets auf Rückwärtsgehen vorbereitet sein (R.G. HansGz. 1910 Nr. 94 = Hansa 1910, 526); bei Nebel ankern, wenn selbst eine mäßige Geschwindigkeit nach Lage der Sache noch zu schnell wäre (HansGz. 1911 Nr. 33); in der Nähe einer Kanalabzweigung ein zu reichliches und zu frühes Ausweichen vermeiden (HansGz. 1913 Nr. 81); es vermeiden, im belebten Revier nach dem Stoppen die Maschine vorzeitig abzuklingeln (HansGz. 1914 Nr. 74); beim Ankern in offener See und zunehmendem Winde die Maschine klar machen. SchG. 20. Februar 1917 (Fall Kalmar-Mannheim); ebenso beim Ankern im Revier. DSEA. 23 Nr. 61; es vermeiden, bei Sturm und Wellengang Schuten ohne Sechsbord nebeneinander zu schleppen (HansGz. 1915 Nr. 80); die Fahrt mäßigen, wenn er merkt, daß er das Schiff infolge Sogwirkung nicht mehr in der Hand hat (SeeU. Bremerhaven Hansa 1914, 316); einen geeigneten Ankerplatz auswählen (R.DhG 3, 30), vgl. § 56; genügenden Abstand zu einem vorausfahrenden Schiff halten (R.G. Hansa 1901, 53), insbesondere bei Fahrt durch schweren Eisgang. HansGz. 1922 Nr. 134.

<sup>18)</sup> Der Ausbruch: „von den Folgen der Verschämnia befreien“ entspricht nicht der allgemein üblichen Ausdrucksweise deutscher Gesetze (der englische Stil ist nicht zu verkennen). Sachlich bedeutet diese Wendung lediglich, daß der Schiffer außer den Vorschriften der GStrO. und der GBD. auch die

weiteren, sich aus der seemannischen Praxis und der Sachlage ergebenden Vorsichtsmaßregeln anwenden muß. Ob er sich durch Befolgung der gesetzlichen Vorschriften tatsächlich von den Folgen einer sonstigen Verschümnis befreien kann, ist Tatfrage, über welche das Gericht zu entscheiden hat, und zwar nach Prüfung der Schuldhaftigkeit (vgl. z. B. den Fall, daß der Schiffer zu lange Kurs hält; dies ist gewöhnlich nicht schuldhaft, wenn auch eine „Verschümnis“).

14) Die seemannische Praxis ist die durch Übung und Herkommen festgelegte Handlungsweise eines guten Seemanns. Auch der Schiffer auf kleiner Fahrt darf sich nicht gedankenlos von Gewohnheiten und Beispielen leiten lassen, sondern muß sich ein selbständiges Urteil bilden (DSÄ. 18, 617). Mißbräuche und laze Gewohnheiten gehören nicht zur seemannischen Praxis, ebensowenig ständige Verstöße gegen eine positive Gesetzesvorschrift und gewohnheitsmäßige Abänderung oder Neuschaffung von Signalen, welche irreführend oder aus sonstigen Gründen gefahrbringend sind (vgl. DSÄ. 18, 535; HansG. 1901 Nr. 8). Andererseits braucht der Schiffer nicht jede billigenwerte Schiffergewohnheit zu befolgen (Perels GoldschmidtsJ. 57, 383). Es muß insbesondere auch für jeden Einzelfall geprüft werden, ob nicht seine Besonderheiten ihn aus dem Typ derjenigen Fälle herausheben, auf die sich der seemannische Brauch bezieht. — Die seemannische Praxis braucht nicht allgemein zu gelten. Es genügt auch eine lokale, den Schiffern bekannte Verkehrsübung (vgl. DSÄ. 20, 57).

Die seemannische Praxis erfordert z. B.: daß bei ungeläuter Situation oder Unsichtbarkeit des Gegners keine Ausweichmanöver vorgenommen werden (RG. 69, 432); Berücksichtigung des Umstandes, daß ein über Heed in den Hafen geschleppter Dampfer zuweilen einige Schraubenschläge machen muß (HansOLG. Hansa 1913, 554); Vermeidung jeder Irreführung und Verwirrung des Gegners (Mare und frühzeitige Rundgebung der eigenen Absichten; vgl. Brandts 2, 115);

Berücksichtigung der Fahrwasserkrümmung bei Beurteilung der Lichte des Gegners (HansGZ. 1912 Nr. 136); Berücksichtigung der Tatsache, daß im belebten Revier ein Fahrzeug oft von einem andern verdeckt wird (HansGZ. 1917 Nr. 34); daß der Schiffer sein Schiff kennt: linksdrehende Schraube (RG. 69, 432), Ruder- und Schraubewirtung bei Rückwärts gang (RG. ebenda Budde 124 ff.), Art, Beschaffenheit und Wirkung des Ruders (RG. JW. 1909, 432 Nr. 40); daß der Schiffer (insbes. der Schlepperführer) die von ihm befahrenen Gewässer und die dort herrschenden nautischen Gepflogenheiten kennt (RG. ebenda; DSA. 18, 136; HansGZ. 1911 Nr. 132); daß der Schiffer in kritischer Situation die Brücke nicht verläßt (SeeU. Hamburg Hanja 1910, 1279); Fallenlassen eines zweiten Ankers bei Bruch der Kette und Tristigwerden des Schiffes (vgl. Budde Note 1 zu Art. 29); daß der Schiffer das Schiff selbst aus dem Hafen führt, die Brücke alsbann nicht verläßt oder gar die Führung unbefahrenen jungen Seeleuten überläßt (DSA. Hanja 1913, 226; 1910, 643; vgl. auch Unfallverhütungsvorschriften); daß bei langer Schlepptrasse das geschleppte Schiff etwas später Ruder zu geben hat, als der Schlepper (SeeU. Hamburg Hanja 1910, 824); daß bei Ausweichmanövern die Wirkung des Derivationswinkels zu berücksichtigen und doppeltes Kreuzen des gegnerischen Kurzes zu vermeiden ist (SeeU. Bremerhaven Hanja 1911, 135; Court of Appeal Hanja 1911, 356; Budde 137 f.); daß ein ankommendes Schiff einem gerade ablegenden Schiff nicht in den Weg fahren darf (DSA. Hanja 1912, 95 = DSA. 20, 56); Berücksichtigung des Umstandes, daß auch ein Kurshalter unter Umständen (z. B. zwecks Übernahme eines Lotsen) seine Fahrt ermäßigen muß (Court of Appeal Hanja 1908, 405); daß beladene Waggenschuten leicht gieren (SchG. 8. Juni 1915 (Fall Ums-GW. 37)); daß ein festgemachtes Schiff bei Sturmgefahr besonders verteidigt wird; daß ein (wegen Nebels) an verbotener Stelle ankerndes Schiff sobald als angängig die Stelle verläßt, vgl. dazu § 48 f.; daß die Ankerwache gut besetzt ist und das Brennen der Ankerlichter

streng überwacht (D.S.U. 15, 788); daß im belebten Revier und bei Nebel mit Ankermandövern (Auslaufenlassen der Kette) gerechnet wird; Berücksichtigung der Sogwirkung in jeder Situation; daß während des Ablaufs einer nautisch kritischen Situation kein Wachwechsel stattfindet (D.S.U. 19, 108); Vermeidung ungenügender Stabilität durch übermäßige oder schlecht gestaute Decklast oder Schüttlast (vgl. Unfallverhütungsvorschriften); das Vorhandensein ordnungsmäßiger Anker, Ketten und Trossen (ebenda); Kenntnis der „Nachrichten für Seefahrer“ und Berichtigung der Seekarten auf Grund derselben (ebenda); ordnungsmäßig wiederholtes Prüfenlassen der Anker, Ketten und Trossen (ebenda); Kenntnis der üblichen seemannischen Ausdrücke (vgl. hierzu Kluge, Die Seemannssprache, Halle 1908); Unterlassen des Überholens im engen oder durch andere Schiffe in Anspruch genommenen Fahrwasser (HansG.B. 1901 Nr. 84); dazu § 37; Kenntnis der Manövrier-tabelle des Schiffes (vgl. dazu Budde 142 ff.), insbesondere der Zeit, welche für das Stoppen des Schiffes, das Umsteuern der Maschine, den Eintritt der Ruderwirkung usw. erforderlich ist; Berücksichtigung von Naturereignissen [Dunkelheit, Strömung, Eis] (Brandis 2, 115); verständige Berücksichtigung nicht nur der nächstliegenden Möglichkeiten, insbesondere bei Ausbeutung gesehener Lichter; Herstellung einer nicht zu kurzen Schleppverbindung beim Schleppen über Steuer (HansG.B. 1900 Nr. 35; vgl. auch die Kasuistik oben Note 11 und 12 und § 735 Anm. 23 — I, 692).

<sup>15)</sup> Was die Umstände des einzelnen Falles erfordern, läßt sich nicht generalisieren. Den Maßstab bildet die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (R.G. 42, 76) unter Würdigung der ganzen Sachlage, wobei das Interesse des eigenen Schiffes, die Gefahr für das andere Schiff, die Wahrscheinlichkeit eines Erfolges, die Hinderung durch entgegenstehende lokale Verordnungen, die Eigenschaften des Schiffes usw. zu berücksichtigen sind. Jedenfalls dürfte eine Maßregel nicht geboten sein, wenn die von dem Schiffer tatsächlich vorgenommene andere Maßnahme die gleiche Aussicht auf Erfolg hatte. Es muß ferner berücksichtigt werden, daß der

Schiffer sich grundsätzlich an die bestehenden Vorschriften (EStrO., SeW.O. und lokale Verordnungen) zu halten hat und daß ihm nicht ohne weiteres angefohlen werden kann, hiervon abzuweichen, wenn die Abweichung nur um ein Geringes aussichtsvoller erscheint, wogegen er die volle Verantwortung für ein etwaiges Mißlingen übernehmen muß. Jedenfalls kann ein Festhalten an den geltenden Vorschriften so lange nicht als schuldhaft gelten, als über die Zweckmäßigkeit anderer Maßnahmen noch begründete Zweifel bestanden.

Ebenso wenig ist ein Rubermanöver fehlerhaft, wenn die nautische Wissenschaft über die Frage seiner Zweckmäßigkeit erheblich verschiedener Ansicht ist. HansG.B. 1920 Nr. 128.

<sup>1a)</sup> Wörtliche Übernahme des Art. 29 EStrO. (I, 840). Vgl. auch § 738 Anm. 12 (I, 782) und § 735 Anm. 18 (I, 691) und 60 (I, 706): Bedeutung dieser Planlettvorschrift für den Fall der Fernschädigung, für die Frage der Rechtswidrigkeit und beim *prima facie*-Beweise. — Hierzu ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

a) Wird eine durch die SeW.O. gebotene Handlung unterlassen, so ist diese Unterlassung nur dann rechtswidrig, wenn die unterlassene Handlung durch eine Rechtspflicht geboten war. Solche Rechtspflichten enthält insbesondere die SeW.O. Soweit diese in § 5 Abs. 4 (entsprechend EStrO. Art. 21 Anm., 27 u. 29) auf die nautische Situation oder die seemannische Praxis Rücksicht zu nehmen gebietet, entstehen Rechtspflichten, deren Verletzung widerrechtlich ist, auch wenn eine Unterlassung vorliegt.

b) Bei Verletzung einer Polizeivorschrift durch die Schiffsführung wird vermutet, daß die Zuwiderhandlung schuldhaft und für den entstandenen Schaden kausal sei (*prima facie*-Beweis). Jedoch muß zur Anwendbarkeit der Vermutung stets erfordert werden, daß das verletzte Polizeigesetz ein bestimmtes Verhalten vorschreibt und im einzelnen regelt (z. B. Art. 17—26 EStrO., SeW.O. §§ 36 ff.; vgl. RG. 21, 109). Wo das nicht zutrifft und die verletzte Vorschrift

nur eine Blankettanordnung darstellt, die auf die allgemeine Sorgfalt im Verkehr abgestellt ist oder auf die Erfordernisse der Situation und die seemännische Praxis Bezug nimmt (z. B. Art. 27, 29 EStr.D., § 5 Abs. 4 EWB.), da tritt die normale Beweislast (auch hinsichtlich der Kausalität) ein, da die im Rahmen des § 287 BPD. freie Beweiswürdigung hier keine generellen Wahrscheinlichkeitsmomente ergibt (vgl. hierzu RG. HansGz. 1898, 311 und vor allem RG. HansGz. 1920 Nr. 40 = HansRB. 1920, 137 und die dort zitierte Jubilatur).

c) § 738 HGB. lautet:

„Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die Vorschriften dieses Titels entsprechende Anwendung.“

Im Hinblick auf § 5 Abs. 4 EWB. (ebenso auf Art. 21 Anm., 27 und 29 EStr.D.) ist darauf hinzuweisen, daß solche allgemein gehaltenen, eines konkreten Inhalts entbehrenden Vorschriften ihres blankettartigen Inhalts wegen als Verordnungen über das Verhalten des Schiffes nicht anzusehen sind. Konnte also der Schiffer die Kollisionsgefahr auf Grund der vorerwähnten Vorschriften vermeiden, ohne die Gefahr einer Fernschädigung nach § 738 zu schaffen, so hat er schuldhaft gehandelt, wenn er diese Gefahr nicht vermied, sondern lediglich auf Abwendung der Kollisionsgefahr bedacht war. Er haftet jedoch nur aus dem Gesichtspunkt des falschen Manövers.

### Der Begriff „Fahrwasser“<sup>1)</sup>.

§ 6. Fahrwasser im Sinne dieser Ordnung<sup>2)</sup> ist der Teil einer Wasserstraße, der bezeichnet wird durch die geraden Linien, welche die an den Seiten liegenden schwimmenden Seezeichen<sup>3)</sup> oder, wo solche nicht ausgelegt sind, die festen

Seezeichen<sup>4)</sup>) oder die Köpfe der Uferschuhwerke<sup>5)</sup>) miteinander verbinden.

Auf Fahrwassern, die weder durch Seezeichen<sup>6)</sup>) noch durch Uferschuhwerke bezeichnet und begrenzt sind, bildet das Ufer die Grenze des Fahrwassers<sup>7)</sup>).

<sup>1)</sup> Vgl. Art. 25 Anm. 1 EStrO. (I, 835) und Bel., betr. die Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern vom 13. Mai 1912 (im Anhang abgedruckt), welche in C 1 eine einfachere Definition des Fahrwassers gibt. Aber die geplante internationale Vereinheitlichung der Besetzung und Betonnung der Seewasserstraßen vgl. Hansa 1927, 1815.

<sup>2)</sup> Vgl. z. B. die andersartige Abgrenzung RG. 73, S. 8. Eine allgemeingültige gesetzliche Regelung des Begriffs „Fahrwasser“ gibt es nicht. RG. DZB 1910, S. 482. Besondere Regelung in § 62 Nr. 2; § 64 Nr. 2; § 73 Nr. 2; § 77 Nr. 4; § 79 Nr. 2; § 80 Nr. 25; § 84 Nr. 12; § 85 Nr. 2. — Im Sinne der EStrO. erfolgt die Begrenzung des Fahrwassers in der Reihenfolge: 1. Tonnenlinie; 2. Bakenlinie; 3. Bühnenkopflinie; 4. Ufer. Zu 1—3 ergibt die Teilung der Wasserfläche den Begriff des Hauptfahrwassers und der Nebenfahrwasser, welcher vor allem in § 36, aber auch an anderen Stellen der EStrO. eine Rolle spielt. Vgl. auch § 47 Abs. 2 und § 56 b und d (außerhalb des Fahrwassers.) § 45 Abs. 3 (Schleppzüge).

<sup>3)</sup> Schwimmende Seezeichen vgl. die Bel. vom 13. Mai 1912 zu A 1 (verschiedene Arten der Tonnen) Anhang Anlage 4 und 5.

<sup>4)</sup> Feste Seezeichen vgl. die Bel. vom 13. Mai 1912 zu A 2 (Baken, Talben, Stangenseezeichen, Friden) Anlage 4 und 5.

<sup>5)</sup> Molen, Spirdämme, Bühnen usw.; vgl. auch § 49.

<sup>6)</sup> Näheres über Betonnung der Fahrwasser vgl. Anhang Anl. 4 und 5.

<sup>7)</sup> Aber Fahrinnen vgl. Art. 25 EStrO. Anm. 4—6 (I, 836). §§ 14, 36. Der praktisch fahrbare Teil des Fahrwassers bedt sich weder mit dem Fahrwasser der EStrO., noch der Bel.

vom 13 Mai 1912 noch mit der Fahrwinne, wird vielmehr durch den Tiefgang jedes einzelnen Schiffs evtl. auch den Verlauf der Rinnenböschung oder die Bodenbeschaffenheit m bestimmt. Aber auch Sperrung des Fahrwassers durch anlegende oder ankernde Schiffe kommen in Betracht (Art 25 Anm. 5 vgl. I, 836) und vor allem Schifffahrtshindernisse (vgl. §§ 26—28). In Teil II ist mehrfach von „nutzbarer Fahrwasserbreite“ die Rede. Vgl. § 68 Nr. 7; § 69 Nr. 11; § 70 Nr. 11.

### Befugnisse der Schifffahrtspolizeibehörden<sup>1)</sup>.

§ 7. Die Schifffahrtspolizeibehörden sind berechtigt, in Einzelfällen für einen vorübergehenden Zweck besondere Anordnungen zu treffen<sup>2)</sup>. Diesen Anordnungen hat jeder Schiffsführer nachzukommen<sup>3)</sup>.

Den Beamten der Schifffahrtspolizei ist zur Ausübung ihres Dienstes das Betreten der Fahrzeuge zu gestatten<sup>4)</sup>. Auf Kriegsschiffe und Dienstfahrzeuge des Reichs und der Länder findet diese Bestimmung keine Anwendung<sup>5)</sup>.

Nach Aufforderung der Beamten der Schifffahrtspolizei muß jedes Fahrzeug anhalten, an einem bestimmten Punkt anlegen oder die Fahrt unterlassen, sofern dies nach ihrem Ermessen zur Befolgung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften und zur Ausübung der Aufsicht notwendig ist<sup>6)</sup>.

Die Boote der Schifffahrtspolizei führen bei Ausübung ihres Dienstes die Dienstflagge<sup>7)</sup>.

<sup>1)</sup> Wer die Schifffahrtspolizeibehörde repräsentiert, ist für die einzelnen Wasserstraßen nicht besonders angeführt. Jedoch sind für die einzelnen Wasserstraßen die gemäß § 46 (Anmeldung außergewöhnlicher Schleppzüge) zuständigen Behörden in Teil II benannt. Im übrigen ist die schifffahrtspolizeiliche Zuständigkeit landesrechtlich geregelt (vgl. die Anm. zu §§ 61—85 und Trave — Anl. 1 — Nr. 2.

<sup>2)</sup> Daneben ist das Recht, Anordnungen besonderer Art zu treffen, auch gewissen Beamten beigelegt, welche nicht Schiffsahrtspolizeibeamte sind, z. B. Brückenwärttern, Platzwärttern, Stromaufsichtsbeamten und Schleusenmeistern. Auch hier tritt bei Zuwiderhandlung Strafbarkeit nach § 366 Nr. 10 StGB. ein (vgl. Anm. zu § 7 Abs. 3). Einzelne Fälle: § 63 B Nr. 3e; C Nr. 3a; § 71 Nr. 10h; § 72 Nr. 12 f; § 73 Nr. 12 Abs. 1; § 75 Nr. 9c zu 3; § 81 Nr. 5 A 4.

<sup>3)</sup> Ist die Zuwiderhandlung für einen Zusammenstoß oder sonstigen Unfall kausal, so ist der Reeder für den Schaden haftbar. HansOLG., HansRB. 1925, 811. Über Strafbarkeit der Zuwiderhandlung vgl. § 1 Anm. 7 zu IV.

<sup>4)</sup> Über die Schiffsgewalt des Kapitäns (welche hier eine Einschränkung erleidet) vgl. § 511 Anm. 9 ff. (insbes. 10) I, 188; § 742 Anm. 5 (I, 877). Grundlegend B. 536 ff. Außerhalb des Dienstes haben die Beamten kein Recht zum Betreten des Schiffes ohne besondere Erlaubnis. Über Hausfriedensbruch an Bord vgl. Hansa 1914, 635, ferner RG. WertR. 1927, 362.

<sup>5)</sup> Wohl aber auf Schiffe, welche für Rechnung des Reichs oder der Länder fahren, insbes. von ihnen gechartert oder gemietet sind und keine staatlichen Hoheitsrechte ausüben (vgl. dagegen § 73 Nr. 12 Abs. 3). Hinsichtlich ausländischer Kriegs- und Staatsschiffe gelten die allg. Vorschriften des Völkerrechts bzw. intern. Verträge.

<sup>6)</sup> Nichtbefolgung der Anordnungen ist strafbar nach § 366 Nr. 10 StGB. (vgl. GA. 39, 448; 52 59; R. 9, 359), trotzdem hier nicht sowohl Übertretung einer Pol. Verordnung vorliegt, als vielmehr einer Weisung, zu welcher der Beamte durch die Pol. Verordnung ermächtigt war. Vgl. auch aus Teil II: § 63 B Nr. 3e; C Nr. 3a; § 71 Nr. 10h; § 75 Nr. 9e; § 81 Nr. 5 zu 4; entsprechende Anordnung für den Schlepperführer: § 82 Nr. 5e Abs. 2.

<sup>7)</sup> Vgl. § 54.

## Teil 1.

**Allgemeine Vorschriften<sup>1)</sup>.****1. Abschnitt: Lichter und Sichtsignale<sup>2) 3)</sup>.****Allgemeines.**

§ 8. Vorbehaltlich des Rechts der Kriegsschiffe, farbige Lichter, Sternsignale oder Raketen zu anderweitigen Signalzwecken zu benutzen<sup>4)</sup>, dürfen rote und grüne Lichter<sup>5)</sup> nur insoweit benutzt werden, als die Seestraßenordnung oder diese Ordnung es vorschreibt<sup>6)</sup>.

Lichter, deren Führung nicht durch die Seestraßenordnung oder diese Ordnung vorgeschrieben ist<sup>7)</sup>, sind so abzublenden, daß Verwechslungen<sup>8)</sup> oder verkehrsfördernde Blendungen<sup>9)</sup> vermieden werden.

Es ist verboten, bengalische Streich- und Bündhölzer oder farbige Feuerwerkskörper abzubrennen, die mit den in der Seestraßenordnung oder in dieser Ordnung vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können<sup>10)</sup>.

Die Mindestsichtweite aller in dieser Ordnung vorgeschriebenen Lichter<sup>11)</sup> muß eine Seemeile betragen<sup>12)</sup>.

Der Durchmesser und die Höhe aller in dieser Ordnung vorgeschriebenen Kugeln und Kegeln und der Durchmesser der Zylinder muß mindestens 65 cm, die Höhe der Zylinder mindestens 100 cm betragen<sup>13)</sup>.

Die Lichter sind bei Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang<sup>14)</sup>), die Kegel, Zylinder, Kugeln und Flaggen sind bei Tage (von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang) zu führen oder zu zeigen<sup>15)</sup>.

Die Lichter, Kegel, Zylinder, Kugeln und Flaggen müssen über den ganzen<sup>16)</sup> Horizont sichtbar sein<sup>17)</sup>, soweit diese Ordnung nicht etwas anderes vorschreibt.

<sup>1)</sup> Sie gelten auf allen Gewässern, welche der S.W.D. unterliegen, soweit nicht in einzelnen Abweichungen durch örtliche Vorschriften (Teil II) angeordnet sind (z. B. hinsichtlich des Rechtsfahrens: Anm. 2 zu § 36).

<sup>2)</sup> Die Signalregelung ist nicht unangefochten geblieben. Praktiker haben sich über die Häufung verschiedener Signale beklagt und den Standpunkt vertreten, daß auf dem Revier eine zu große Zahl von Lichtsignalen für den Nautiker unannehmer sei, als eine zu geringe Zahl. Das mag zutreffen. Die Sicherheit des Verkehrs aber wird doch eine Differenzierung der Kennungen für nautische Situationen erfordern, und angesichts der Vereinheitlichung der auf den Revieren zu erwartenden Signale durch die S.W.D. wird dem Kapitän die Auseinanderhaltung derselben wohl möglich sein, zumal ihm fast überall Lotfen zur Seite stehen.

<sup>3)</sup> Soweit die Lichtsignale nicht zu führen, sondern zu zeigen sind, muß dies rechtzeitig geschehen. Vgl. § 51 und § 39 Anm. 3 (Begriff der Rechtzeitigkeit).

<sup>4)</sup> Vgl. den übereinstimmenden Vorbehalt zugunsten der Kriegsschiffe in Art. 32 SStrD (I, 849). Über Stations- und Signallichter mehrerer Kriegsschiffe vgl. Art. 13 SStrD. (I, 817). Grundsätzlich gilt die S.W.D., ebenso wie die SStrD. (vgl. Einl. Anm. 2 — I, 803) auch für Kriegs- und sonstige Staatsdienstschiffe, soweit nicht ein anderes bestimmt ist. Über das Erfordernis der Abblendung solcher, für Kriegsschiffe zugelassenen Lichter vgl. SeeU. Hamburg Hanfa 1908, S. 605.

<sup>5)</sup> Weiße Lichter sind also zugelassen, jedoch mit den Einschränkungen des Abs. 2. Läßt sich die Verwechslungsfähigkeit durch Abblenden nicht beseitigen, so tritt Art. 1 SStrD. in Kraft, d. h. die Lichter sind unzulässig. — Über Blaulichter vgl. Hanfa 1918 S. 259.

<sup>6)</sup> Rote Lichter z. B. vielfach im 2. Teil zur Bezeichnung geschlossener Brückenburdfahrten (vgl. z. B. § 72 Nr. 12 c; § 71 Nr. 10 d).

7) Zu ergänzen: „oder zugelassen“ Denn auch diese neu zugelassenen Lichter haben den Vorrang vor allen irregulären Lichtern. Vorgeschieden bzw. zugelassen sind z. B. durch die *SEStrO.* die Lichter der Art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, durch die *SEB O.* die Lichter der §§ 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 61 Nr. 3, 62 Nr. 5, 64 Nr. 5, 78 Nr. 3 und 4, 79 Nr. 4, 80 Nr. 4, 62 Nr. 3, 63 A Nr. 2 64 Nr. 3, 72 Nr. 2, 74 Nr. 2, 80 Nr. 2, 81 Nr. 2, 82 Nr. 2, 83 Nr. 2, 84 Nr. 2, 85 Nr. 3; *Trave* (Anl. 1) Nr. 15.

8) Vgl. Art. 1 *SEStrO.* (I, 805), welcher allerdings weiter geht, indem er das Zeigen (und Führen, vgl. Art. 1 *SEStrO.* Anm. 4 — I, 805) verwechslungsfähiger Lichter verbietet, während hier nur eine Abblendung verlangt wird, welche die Verwechslung ausschließt. Praktisch ergibt sich oft das gleiche Resultat (vgl. Anm. 6 zu Art. 1 *SEStrO.*). Falls jedoch das Abblenden nicht dazu führt, daß Verwechslungen ausgeschlossen sind, muß die Führung oder das Zeigen des Lichts nach Art. 1 *SEStrO.* als unzulässig bezeichnet werden. Das trifft insbesondere da zu, wo das Licht zusammen mit anderen, vom Schiff geführten Lichtern (insbesondere auch farbigen) ein Bild ergeben würde, welches eine nicht vorhandene nautische Situation kennzeichnet, sei es auch nur (infolge der Abblendung) innerhalb eines kleinen Sektors. Wenn z. B. ein fahrender Segler auf seinem Vorderdeck ein abgeblendetes Arbeitslicht führt, das nach einer Seite offen ist und daher als Dopplicht eines Dampfers erscheinen könnte, so ist das Licht trotz der Abblendung unzulässig. Nicht dagegen, wenn es nur in der Richtung zwei Strich achterlicher als davor offen ist (Art. 2b u. c *SEStrO.*), denn dann kann die Täuschung nicht entstehen. Es ist also stets Sache des Einzelfalles, ob derartige Lichter zulässig sind.

9) Über Abblendung von Arbeitslichtern vgl. Art. 1 *SEStrO.* Anm. 5 (I, 805). *OSV.* 23 Nr. 24. Eine verkehrstörende Blendung liegt dort vor, wo die Navigation anderer Schiffe beeinträchtigt wird oder werden kann, insbesondere wo ein

Scheinwerfer oder eine sonstige überstarke Lichtquelle verwendet wird. Vgl. Trave (Anl. 1) Nr. 16. Ausgenommen sind natürlich Fälle, in denen die Führung eines solchen Scheinwerfers durch örtliche Verordnung geboten ist oder es sich um Kriegs-, Zoll- oder Polizeischiffe handelt, welche im Dienst sind. Auch jede Beeinträchtigung des eigenen Ausguds durch irreguläre Lichter muß vermieden werden. Dd. S. 7. — Fälle verkehrshindernder Blendungen: DGA. 24 S. 9; 23 Nr. 24; 23 Nr. 43 (helle Deckbeleuchtung).

Abblenden heißt, den Bereich einer Lichtquelle einengen. Die Abblendung kann nach der Seite, nach vorn oder hinten, oben oder unten erforderlich werden. Vgl. z. B. die Abblendung der Seitenlichter Art. 2 zu b und c und des Topplichts Art. 2 zu a nach der Seite und der Seitenlichter nach vorn Art. 2 zu d (I, 805/06), des Kleinen Schlepperlichts nach vorn Art. 3 Abs. 2 (I, 807), des Fischdampfers Art. 9 zu d 1 (I, 812) u. a. — Im Falle des § 8 SBD. richtet sich die Art und der Umfang der Abblendung nach dem im konkreten Falle verfolgten Zweck (Ausschluß der Verwechslung bzw. verkehrshindernden Blendung), wobei der Schiffer auch die in örtlichen Verordnungen vorgeschriebenen oder zugelassenen Lichter zu berücksichtigen hat (Art. 30 und 1 Anm. 6 SStrD. — I, 805). Vgl. auch Trave (Anl. 1) Nr. 16: Entgegenkommende Schiffe oder die in der Fahrtrichtung derselben liegende Seite dürfen nicht mit Scheinwerfern beleuchtet werden.

<sup>10)</sup> In Betracht kommt eine Verwechslung mit den roten und grünen Positionslichtern (Art. 2 SStrD.). Man wird die Vorschrift aber analog auf die Verwechslung mit Signalen anwenden müssen so z. B. mit dem Rotsignal des Art. 31 zu 3 der Nachsignale (Kaleten und Leuchtugeln: I, 848).

<sup>11)</sup> Gleichgültig, ob es sich um Lichter handelt, die ein Schiff zu führen hat oder um solche, die an Brückenburdfahrten oder sonst landfest gezeigt werden (vgl. vor allem Teil II).

<sup>12)</sup> Über Sichtweite vgl. II Lichter usw. SStrD. (I, 804). Es handelt sich jedoch nur um die, durch die SBD. neu-

geführten Lichter, z. B. §§ 14, 16, 17, 18, 22, 24, 25 u. a. Die in der *SEstrO.* geregelte Lichterführung mit ihren höheren Anforderungen bleibt unberührt. Ausnahme: Trave (Anl. 1) Nr. 15 Abs. 3: es genügt durchweg Sichtweite von einer Seemeile für Binnenschiffe.

<sup>12)</sup> Källe: Art. 4 Abs. 1. — Schräges Blered, kugelförmiger Körper: Art. 4 Abs. 2. — Korb oder Körper: Art. 9k. — Ball oder runder Signalkörper: Art. 14. — Ball oder was einem Ball ähnlich sieht: Art. 31 Nr. 3 *SEstrO.* Der umfassende Ausdruck für alle diese Signalmittel ist: Körper. In diesem Sinne (optisch) ist ein Körper auch der in der Praxis oft als Ball verwendete Gegenstand, welcher aus zwei sich in der Mittelachse rechtwinklig schneidenden Kreisflächen besteht.

<sup>14)</sup> Vgl. Art. 1 *SEstrO.* (I, 805). Den Zeitpunkt des Löschens der Lichter hat die Schiffsleitung zu bestimmen, nicht etwa ein Maschinist. *OSV.* 22 Nr. 118. Maßgebend ist die Kalenderzeit, nicht die Helligkeit. Doch kann bei dunklem Wetter § 5 Abs. 4 eingreifen.

<sup>15)</sup> Über Führen und Zeigen vgl. Anm. 3 zu Art. 2 *SEstrO.* (I, 806): Geführte Lichter sind dauernd, gezeigte nur vorübergehend sichtbar (vgl. *RG.* 31, 69).

<sup>16)</sup> Praktisch niemals völlig durchführbar, da ein Schatten bzw. eine Verdeckung zum mindesten durch die Aufhängevorrichtung eintritt. Dieser Winkel kann jedoch verkleinert werden und zwar a) durch geringe Dimensionen der Aufhängevorrichtung (Bant, Tau dünne Spiere). b) durch mögliche Entfernung des Lichts bzw. Gegenstandes von der Aufhängevorrichtung (weit ausladende Aufhängung, an der Signalraa, bei Flaggen möglichst in der Mitte zwischen zwei Masten). Flaggen sind in der Richtung des Windes weder von Land noch von See erkennbar. Evtl. müssen sie besonders (im Winkel zur Windrichtung) ausgespannt werden (vgl. § 17 Abs. 1). Vgl. auch Anm. 17. — Über Aufhängungsort von Källen vgl. *OSV.* 23 Nr. 6.