

74. Unter welchen Voraussetzungen werden die Lotsen des Kaiser Wilhelm-Kanals auch außerhalb des eigentlichen Kanalbezirks als Zwangslotsen tätig?

Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal vom 23. Februar 1911.
 § 68. § 737.

I. Zivilsenat. Ur. v. 25. März 1925 i. S. Deutsches Reich (Bekl.)
 w. W. & R. (Kl.). I 372/24.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht daselbst.

In der Nacht vom 14. zum 15. August 1917 ist auf der Elbe vor der Brunsbütteler Schleuse des Kaiser Wilhelm-Kanals der Dampfer der Klägerin „Dione“ mit dem Dampfer der Hamburger Firma U. R. „Hermia“ zusammengestoßen. Dabei sind beide Schiffe beschädigt worden. Nach dem Spruch des Deutschen Seeschiedsgerichts hat die Klägerin der Firma U. R. den Schaden zu ersetzen. Sie hat nun behauptet, daß sie auf Grund des Spruchs am 17. Mai 1918 der Firma U. R. 129800,40 M gezahlt und außerdem einen eigenen Schaden von 109118 M erlitten habe. Ihren Gesamtschaden von 238918,40 M nebst Zinsen verlangt sie vom Beklagten erstattet. Sie vertritt die Ansicht, daß der Beklagte ihr für den Gesamtschaden aufzukommen habe, weil dieser durch den auf dem klägerischen Dampfer „Dione“ als Zwangslotse tätigen Kanallotsen S. verschuldet sei. Der Klagenanspruch ist durch rechtskräftiges Urteil dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden. Im Verfahren über den Betrag hat die Klägerin auch den Geldentwertungsschaden beansprucht und die ursprüngliche Forderung in 154140 Goldmark umgerechnet. Der Beklagte hat ausgeführt, daß der Klagenanspruch nur für die Papiermarkforderung von 238918,40 M dem Grunde nach rechtskräftig festgestellt sei. Im übrigen bestreitet er nach wie vor die Berechtigung des Klagenanspruchs. In den Vorinstanzen ist er durch Teilurteil zur Zahlung von 5000 Goldmark nebst Zinsen verurteilt worden. Seine Revision hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Die Revision wendet sich nur insoweit gegen das Berufungsurteil, als dort angenommen ist, daß der den Dampfer der Klägerin

„Dione“ führende Kanallotse S. zur Zeit des Unfalls als Zwangslotse tätig gewesen sei. In der Tat ist dies insofern von entscheidender Bedeutung, als der von der Klägerin erhobene und in den Vorinstanzen zum Teil anerkannte Anspruch dem Beklagten gegenüber nur dann gerechtfertigt ist, wenn der Dampfer „Dione“ sich zu der maßgeblichen Zeit unter Führung eines Zwangsloten befunden hat (§ 737 SGB., § 1 Reichshaftungsgef. v. 22. Mai 1910, RGBl. S. 798).

Der von der Verwaltung des Kaiser Wilhelm-Kanals, einer Reichsbehörde, angestellte Kanallotse ist Reichsbeamter. Er handelt in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt, soweit er als Zwangslotse tätig ist. Denn die Anordnung des Lotsenzwanges ist eine polizeiliche Maßregel und als solche Ausfluß eines Hoheitsrechts, mag dabei ein Hoheitsrecht des Landes Preußen oder des Reichs in Frage kommen. Demgemäß hat der Beklagte nach § 1 des Gesetzes vom 22. Mai 1910 für ein Verschulden einzustehen, das der Kanallotse S. begangen hat, wenn dieser dabei als Zwangslotse, also in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt, tätig gewesen ist (RGZ. Bd. 87 S. 348, Bd. 93 S. 36, Bd. 96 S. 166, Bd. 105 S. 100; ferner RG. v. 19. Dezember 1924 III 481/24).

Das Berufungsgericht hat in dem jetzt angefochtenen Urteil ausdrücklich auf sein zwischen denselben Parteien ergangenes Urteil vom 8. Dezember 1923 Bezug genommen. Dort ist ausgeführt: der Machtbereich der Verwaltung des Kaiser Wilhelm-Kanals erstreckte sich abgesehen von dem Kanal selbst bei Brunsbüttel nur auf die dortige Seebe (Kanalseebe) und der Zusammenstoß der fraglichen Schiffe habe sich außerhalb dieser Seebe zugetragen. Dabei ist auf die, im übrigen auch in dem Urteil vom 8. Dezember 1923 angeführte, Aussage des Zeugen Regierungsrats M. nicht weiter eingegangen, daß außerhalb des genannten Seebezirks noch für einen Teil des an die Seebe angrenzenden Elbfahrwassers dem Kanalamt die Wasserpolizeigewalt übertragen sei. Es war dies aber auch insofern nicht erforderlich, als der genannte Zeuge ausdrücklich bekundet hat, daß die von ihm erwähnte Ausdehnung der Polizeigewalt des Kanalamts über den Seebezirk hinaus nur zu technischen Polizeizwecken erfolgt sei und keine unmittelbare Bedeutung habe für das dem Kanalamt übertragene Polizeiverordnungsrecht und die Abgrenzung des örtlichen Geltungsbereichs der zur Zeit des Schiffs-

zusammenstoßes geltenden Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal vom 23. Februar 1911 (R. Zentr. Bl. S. 265, Beilage zu Nr. 33). Danach ist davon auszugehen, daß im Sinne der Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal die hier maßgeblichen Grenzen der Kanalreedee und des Kanalpolizeibezirks sich decken und daß der Zusammenstoß außerhalb des Kanalpolizeibezirks erfolgt ist.

Nun besagen die einschlägigen Vorschriften der Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal vom 23. Februar 1911 folgendes:

- § 8. „Alle den Kanal befahrenden Schiffe . . . sind dem Lotsenzwang unterworfen.“
- § 10 Abs. 2. „Die Kanallotsen kommen in der Regel an Bord:
1. Bei Brunsbüttel auf der Elbe außerhalb der Kanalreedee.“
- § 14. „Der Kanallotse übernimmt mit Antritt seines Dienstes an Bord die verantwortliche Führung des Schiffes durch den Kanal.“ . . .
- § 21. „Lotspflichtige Dampfer . . . dürfen nur unter Leitung von Kanallotsen in den Kanalpolizeibezirk einlaufen.“

Diese Vorschriften können nur dahin verstanden werden, daß der Kanallotse — in der Regel — bei Brunsbüttel außerhalb der Kanalreedee und des Kanalpolizeibezirks an Bord des durch den Kanal zu lotsenden Schiffes kommt, daß er gleich mit Antritt seines Dienstes an Bord die verantwortliche Führung des Schiffes übernimmt, um das Schiff an der von ihm für geeignet gehaltenen Stelle in den Kanalpolizeibezirk hinein und dann über die Kanalreedee in den Kanal zu führen, und zwar während dieser ganzen Zeit als Zwangslotse. Es liegt auf der Hand, daß diese Regelung jedenfalls dann, wenn der Kanallotse grundsätzlich als Zwangslotse tätig sein und während seines Dienstes an Bord des zu lotsenden Schiffes die verantwortliche Führung desselben haben soll, durchaus vernünftig und zweckdienlich ist. Eine gehörige und sachgemäße Führung des Schiffes über die Kanalreedee nach der Kanalöffnung setzt voraus, daß das Schiff an der von dem Lotsen für geeignet gehaltenen Stelle in die Kanalreedee einläuft und daß dementsprechend grundsätzlich er allein unter eigener Verantwortung und auch für den Kapitän des Schiffes verbindlich diese Stelle zu bestimmen hat. Und weiterhin kann das Schiff unter Umständen gezwungen sein, nach Anbordkommen des Kanallotsen eine Zeitlang in der Nähe der

Grenze der Kanalreebe zu fahren und sich dabei bald innerhalb bald außerhalb dieser Grenze zu bewegen. Es wäre unzweckmäßig und einer ordnungsmäßigen Führung des Schiffes nicht dienlich, wenn dabei je nach dem Standort des Schiffes innerhalb oder außerhalb der Kanalreebe die Kommandogewalt wiederholt wechseln und der Kanallotte bald als Zwangslotte der entscheidende Führer des Schiffes, bald als einfacher Lotse unter dem Kapitän als dem eigentlichen Schiffsführer tätig sein würde.

Es fragt sich aber, ob diese in der Betriebsordnung getroffene Regelung (vgl. aber auch die Betriebsordnung vom 31. März 1922) mit den Befugnissen des Kanalamts vereinbar ist, das die Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal erlassen hat. In dieser Beziehung kommt folgendes in Betracht.

Der Schiffszusammenstoß hat sich im August 1917 ereignet. Es finden also die Artikel 97 und 171 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 (vgl. auch das Wasserstraßengesetz vom 29. Juli 1921 RGBl. S. 961) keine Anwendung. Vielmehr beruhte die derzeit dem Kanalamt zustehende Polizeigewalt ausschließlich auf einer Übertragung der entsprechenden Hoheitsrechte seitens Preußens auf das Reich. Nach den vom Berufungsgericht getroffenen und insoweit von keiner Seite beanstandeten Feststellungen reichte die danach dem Kanalamt zustehende Polizeigewalt grundsätzlich nicht über die Grenzen der Brunsbütteler Reede (Kanalpolizeibezirk) hinaus. Dies hindert aber nicht, daß gewisse polizeiliche Befugnisse des Kanalamts über den Kanalpolizeibezirk mit rechtlicher Wirksamkeit hinausgreifen konnten. Solches ist unter anderem dann anzunehmen, wenn ein derartiges Hinausgreifen für eine ordnungsmäßige Ausübung der Polizeihohheit innerhalb des Kanalpolizeibezirks erforderlich war. Denn alsdann enthielt die Übertragung der Polizeigewalt innerhalb der genannten Grenzen als selbstverständliche und notwendige Folge die Berechtigung zu einer Überschreitung dieser Grenzen in dem angegebenen Umfange. Dies um so mehr, wenn — wie hier — längere Zeit hindurch in Gemäßheit der maßgeblichen Betriebsordnung des Kaiser Wilhelm-Kanals eine solche Grenzüberschreitung hinsichtlich des unter Lotfenzwang stehenden Reviers in aller Öffentlichkeit stattgefunden hat und von dem Staate Preußen, welcher die Polizeigewalt für den Kanalbezirk auf das Kanalamt übertragen, außerhalb

dieses Bezirks aber grundsätzlich die Polizeihochheit behalten hat, ohne irgendwelchen Widerspruch geduldet ist. Dabei ist zu beachten, daß auch die Preussische Polizeiverordnung für die Brunsbütteler Reede vom 14. Juni 1901 — wie von dem Berufungsgericht festgestellt und von den Parteien nicht bestritten ist — ganz im Sinne der erwähnten Vorschriften der Kanalbetriebsordnung gehalten ist, indem in § 2 Abs. 2 jener Preussischen Polizeiverordnung ausdrücklich vorgeschrieben ist, daß die Schiffe, welche in den Kanal von der Elbe aus einlaufen wollen, den Kanallotsen außerhalb der Grenzen der Brunsbütteler Reede abwarten müssen (vgl. auch die Polizeiverordnung für die Brunsbütteler Reede vom 1. April 1922).

Wie vorstehend dargelegt ist, hatte das Kanalamt in Gemäßheit der Betriebsordnung vom 23. Februar 1911 ein begründetes und zum Ausdruck gebrachtes Interesse daran, daß die Schiffe, welche in den Bezirk der Brunsbütteler Reede behufs Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals einliefen, schon kurz vor der Grenze des Kanalbezirks und in dem dieser Grenze unmittelbar benachbarten Außenbezirk unter der verantwortlichen Führung eines Zwangslotzen standen. Der Bezirk, welcher demgemäß außerhalb der Brunsbütteler Reede von dem Kanalamt rechtswirksam unter Lotsenzwang gestellt werden konnte und durch die genannte Kanalbetriebsordnung gestellt worden ist, reichte so weit, als dies erforderlich war, um dem Kanallotsen eine sachgemäße Führung des Schiffes in die Kanalreede hinein, sowie in der Nähe der Außengrenze derselben zu gewährleisten. Die Feststellungen des Berufungsgerichts geben einen genügenden Anhalt für die Annahme, daß der Schiffszusammenstoß nicht allzuweit entfernt von der Kanalreede erfolgt ist, also an einer Stelle, für welche das Kanalamt damals rechtswirksam einen Lotsenzwang in der dargelegten Weise angeordnet hatte. Somit hat sich der Dampfer „Dione“ zur Zeit des Unfalls unter der Führung eines Zwangslotzen befunden, für dessen Verschulden in Ausübung seines Dienstes der Beklagte einzustehen hat. Die von den Vorinstanzen behagte Frage, ob ein solches für den Schaden ursächliches Verschulden vorliegt, braucht hier nicht nachgeprüft zu werden.