

**18. 1. Umfang der Amtspflichten eines Zwangslothen.**

**2. Darf eine Prozeßpartei auf die Richtigkeit tatsächlicher Angaben ihres Gegners, von denen das Schicksal des Rechtsstreits abhängt, vertrauen oder muß sie, um dem Vorwurf eines Verschuldens zu entgehen, deren Richtigkeit oder Unrichtigkeit durch sachgemäße Erkundigungen selbst festzustellen suchen?**

**3. Kann der Staat wegen schuldhafter Amtspflichtverletzungen eines Beamten in Anspruch genommen werden, wenn der Geschädigte es fahrlässig unterlassen hat, zwar nicht die Entstehung des Schadens, wohl aber einen bereits entstandenen Schaden durch den Gebrauch eines Rechtsmittels abzuwenden?**

BGB. § 839 Abs. 1 Satz 2 u. Abs. 3.

III. Zivilsenat. Ur. v. 15. Oktober 1929 i. S. Preuß. Staat (Befl.)  
w. K. (Kl.). III 26/29.

I. Landgericht Stettin.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin ist Eigentümerin des Schleppdampfers „Anna“, der am 11. März 1922 mit 3 Rähnen im Schlepp die Oder abwärts fuhr. In der sog. Königsfahrt kam es zu einem Zusammenstoß zwischen ihm und einem die Oder aufwärts fahrenden Schleppzug, der aus dem dem Norddeutschen Lloyd gehörigen Seeschlepper „Sirius“ mit weniger als 210 cbm Tragfähigkeit und den gleichfalls dem Norddeutschen Lloyd gehörigen Seeleichtern Nr. 129 und 142 mit je einer Tragfähigkeit von über 210 cbm bestand; dabei wurde die „Anna“ durch die nebeneinander vom „Sirius“ geschleppten Seeleichter beschädigt. Unstreitig haben sich zur Zeit des Zusammenstoßes auf dem „Sirius“ und den Seeleichtern Lotsen befunden, die vom Norddeutschen Lloyd angefordert und vom Lotsenkommandeur in S. gestellt waren.

Die beteiligten Reedereien, nämlich die Klägerin und der Norddeutsche Lloyd, maßen die Schuld an dem Zusammenstoß wechselseitig den gegnerischen Schiffsleitungen zu. Es kam zwischen ihnen zu einem Vorprozeß, in dem die Klage des Norddeutschen Lloyd und die Widerklage der jetzigen Klägerin abgewiesen wurden, weil das Landgericht annahm, daß die Schuld an dem Zusammenstoß den Leiter des „Sirius“, den Lotsen K., treffe, für den wegen seiner Zwangslotheigenschaft der Norddeutsche Lloyd nicht aufzukommen brauche. Dieses Urteil ist rechtskräftig geworden. Schon vor Eintritt seiner Rechtskraft hat die Klägerin wegen des der „Anna“ zugefügten Schadens Klage auf Zahlung von 16000  $\text{GM}$ . gegen den Preussischen Staat erhoben. Das Landgericht wies jedoch die

Klägerin ab. Das Oberlandesgericht erklärte dagegen den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Der erkennende Senat hob das Urteil auf und verwies die Sache an das Berufungsgericht zurück.<sup>1)</sup> Dieses erkannte wiederum zugunsten der Klägerin. Die Revision des Beklagten führte nunmehr zur Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

#### Gründe:

Das Oberlandesgericht hat in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des erkennenden Senats die Passivlegitimation des Beklagten für gegeben erachtet. Die Revision bittet, dessen Sachbefugnis noch einmal einer Nachprüfung zu unterziehen. Sie glaubt ihre entgegengesetzte Rechtsauffassung daraus herleiten zu können, daß nach § 1 Abs. 1c des Staatsvertrags betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetz vom 29. Juli 1921 RGBl. S. 961) auch das Lotsenwesen auf das Reich übergegangen sei. Der Senat hat aber schon wiederholt, zum letzten Male in dem RGZ. Bd. 125 S. 11 abgedruckten Urteil, ausgesprochen, daß es für die Frage, welche öffentlichrechtliche Körperschaft nach Maßgabe des Art. 131 RVerf. die Verantwortlichkeit für Amtspflichtverletzungen von Beamten treffe, lediglich darauf ankomme, von welcher Körperschaft der schuldige Beamte angestellt sei und besoldet werde, daß es dagegen unerheblich sei, wessen Hoheitsrechte er im Einzelfall ausgeübt habe. Daran ist festzuhalten. Nach § 11 Abs. 1, § 12 des genannten Staatsvertrags sind aber die Zwangslothesen, wie das Oberlandesgericht zutreffend darlegt, nicht Reichsbeamte geworden, sondern mit der Wahrnehmung von Reichshoheitsrechten beauftragte Landesbeamte geblieben.

In der Sache selbst mißt das Oberlandesgericht die Hauptschuld an dem Zusammenstoß dem Leiter des „Sirius“, dem Lotsen K., um deswillen bei, weil er in die sog. Königsfahrt mit voller Maschinenkraft, d. h. mit einer im Verhältnis zur Gefährlichkeit des Fahrwassers und bei dem damals herrschenden Nebel viel zu großen Geschwindigkeit, hineingefahren sei und auch in der Königsfahrt die Geschwindigkeit erst dann verlangsamt habe, als er die „Anna“ sichtete. Der plötzliche Übergang von voller Kraft zu langsamer Fahrt habe,

<sup>1)</sup> Durch Urteil vom 31. Mai 1927 III 394/26, abgedr. JR. 1927 S. 2203 Nr. 21. D. C.

so führt das Berufungsgericht aus, zur Folge gehabt, daß die beiden Leichter ausschoren, nicht mehr rechtzeitig in die Kiellinie des „Sirius“ zurückgelangten und die „Anna“ anliefen. R. hätte aber nach allgemeinen nautischen Regeln mit Rücksicht auf den Nebel und die Enge der Königsfahrt schon vor der Einfahrt in sie die Geschwindigkeit des „Sirius“ erheblich herabsetzen müssen. Hätte er das getan, so wäre nach den Feststellungen des Oberlandesgerichts der Zusammenstoß nach menschlichem Ermessen vermieden worden.

Der Berufungsrichter nimmt aber im Gegensatz zu seinem früheren Urteil an, daß R., da der „Sirius“ wegen seiner geringen Tragfähigkeit nach den Verordnungen des Stettiner Regierungspräsidenten vom 21. Dezember 1886 und 5. Februar 1892 nicht lotenpflichtig gewesen sei, auch nicht die Eigenschaft eines Zwangslothes, sondern die eines Vertragslothes gehabt habe, für dessen Fehler der Beklagte nicht hafte. Diese dem Beklagten günstige und bedenkenfreie Rechtsauffassung hat aber nicht zur Klagabweisung geführt, weil der Berufungsrichter auch den auf den beiden Seeleuchtern ihres Amtes waltenden Zwangslothen eine für den Unfall ursächliche Pflichtwidrigkeit vorwirft. Zutreffend geht er davon aus, daß sie, wenn auch die nautische Leitung des Schleppzugs in erster Reihe dem „Sirius“ und seinem Loten obgelegen habe, doch die selbstverständliche Amtspflicht gehabt hätten, auf die Fahrt des Schleppers und seine Manöver mit genauester Aufmerksamkeit zu achten und durch Zurufe Einspruch und Vorstellungen zu erheben, sobald das Verhalten des R. den Schleppzug und damit die beiden Seeleichter gefährdete. Daß eine Verständigung zwischen den beiden Zwangslothen und R. möglich gewesen sei, sieht das Oberlandesgericht als erwiesen an, ebenso aber auch, daß eine vor der Einfahrt in die Königsfahrt an R. gerichtete Mahnung, langsam zu fahren, Erfolg gehabt hätte. In der Unterlassung einer solchen Mahnung erblickt es daher mit Recht eine schuldhafte Amtspflichtverletzung. Die Revision vermißt demgegenüber eine ausdrückliche Feststellung, daß die Zwangslothen die Fahrt für zu schnell gehalten haben oder hätten halten müssen. Aus der Gesamtheit der Urteilsgründe erhellt jedoch deutlich, daß das Oberlandesgericht für dargetan erachtet, die beiden Leichterloten hätten — darüber kann eigentlich auch kein Zweifel herrschen — von Anfang an gemußt, daß der „Sirius“ mit voller Maschinenkraft fahre, und hätten auch erkannt oder doch bei pflichtgemäßer Aufmerksamkeit erkennen

müssen, daß vor und bei der Einfahrt in die Königsfahrt keine oder doch zum mindesten keine merkliche, dem neuen Fahrwasser angepasste Ermäßigung der Geschwindigkeit eingetreten sei. Dann aber war es ihre Amtspflicht, eine solche Ermäßigung im Interesse ihrer Leichter mit allem Nachdruck zu fordern. Es ist zwar richtig, daß sich, wie die Revision ausführt, die Amtspflicht eines Zwangslotjen in der Regel darauf beschränkt, die Fahrt des von ihm geleiteten Schiffes zu regeln und zu überwachen. Wenn aber die Zwangslotjen der geschleppten Leichter sahen oder sehen mußten, daß der Lotse des Schleppers durch seine Manöver nicht nur diesen, sondern auch die ihnen, den Zwangslotjen, anvertrauten und etwaige ihnen begegnende Schiffe gefährdete, so verletzten sie zweifellos nicht nur die ihnen gegenüber dem Norddeutschen Lloyd, sondern auch die ihnen gegenüber der Klägerin als der Eigentümerin des entgegenkommen- den Schlepzugs obliegenden Amtspflichten, wenn sie nicht alles taten, was in ihren Kräften stand, um den Lotsen des Schleppers von dem falschen Manöver abzuhalten.

Es kann sich danach nur noch fragen, ob die Haftung des Beklagten nicht durch § 839 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 BGB. ausgeschlossen wird, durch Abs. 3 um deswillen, weil die Klägerin seinerzeit gegen das ihre Widerklage gegen den Norddeutschen Lloyd abweisende Urteil des Vorprozesses keine Berufung eingelegt und sich so selbst außerstand gesetzt hat, wegen des der „Anna“ entstandenen Schadens den für das nautische Versehen seines Vertragslotjen St. verantwortlichen und zahlungsfähigen Norddeutschen Lloyd in Anspruch zu nehmen. Das Oberlandesgericht verneint die Anwendbarkeit des § 839 Abs. 3 mit Rücksicht darauf, daß die Klägerin und damalige Beklagte die Behauptung des Norddeutschen Lloyd im Vorprozeß, der „Sirius“ sei zwangslotjenpflichtig, ohne Verschulden habe für zutreffend halten dürfen. Dem tritt die Revision entgegen. Sie meint, daß es Pflicht der Klägerin gewesen sei, vor Aufgabe ihrer Forderung gegen den Norddeutschen Lloyd alle zur Klärung des Sachverhalts nötigen Erkundigungen einzuziehen.

Der Umfang der Erkundigungspflicht einer Prozeßpartei und die an sie zu stellenden Sorgfalts-Anforderungen werden sich immer nur nach den besonderen Umständen des Einzelfalles bestimmen lassen. Es ist zwar richtig, daß die jetzige Klägerin, worauf das Berufungsgericht das Hauptgewicht legt, die Größen- und Raumverhältnisse

des „Sirius“, eines ihr fremden Schiffes, nicht kannte und zunächst auch nicht zu kennen brauchte, daß dagegen dem Norddeutschen Lloyd die Tragfähigkeit seines eigenen Schleppers naturgemäß genau bekannt war oder doch bekannt sein mußte und daß im Vorprozeß kein Anhalt für die Annahme zutage getreten ist, er habe in bezug auf sie bewußt oder fahrlässig falsche Angaben gemacht. Nachdem die Klägerin aber gesehen hatte, daß das Urteil im Vorprozeß, soweit es die Abweisung ihrer damaligen Widerklage aussprach, sich lediglich auf die Zwangslotseeneigenschaft des an dem Schiffszusammenstoß schuldigen K. stützte und daher mit der Lotsenpflichtigkeit des „Sirius“ stand und fiel, durfte sie sich nach dieser Richtung nicht auf die Behauptungen ihres Prozeßgegners verlassen. Sie mußte sie vielmehr nachprüfen und selbst ihre Richtigkeit oder Unrichtigkeit an Hand geeigneter Ermittlungen feststellen, schon von dem Gesichtspunkt aus, daß dem Norddeutschen Lloyd bei seinen Angaben über die Tragfähigkeit des „Sirius“ möglicherweise ein Irrtum unterlaufen war. Nicht anzuerkennen ist, daß dieses Verlangen eine Überspannung der Sorgfalts-Anforderungen enthalte oder daß die Nachforschungen mit so erheblichen Schwierigkeiten verknüpft gewesen wären, daß sie der Klägerin nach Treu und Glauben nicht hätten zugemutet werden können. Schon eine Einsichtnahme des Schiffsregisters hätte ihr Klarheit verschafft. Die Unterlassung rechtzeitiger Ermittlungen über die Tragfähigkeit des „Sirius“ sowie die Unterlassung der Anfechtung des ihr ungünstigen Teils des Vorprozeßurteils sind der Klägerin daher zum Verschulden anzurechnen. Sie beruhen entweder auf einer fahrlässigen Verkennung der Rechtslage oder auf unangebrachtem, mit der verkehrsgebotenen Vorsicht einer Prozeßpartei nicht vereinbarem Vertrauen auf die Richtigkeit des gegnerischen Vorbringens. Ohne ihr schuldhaftes Unterlassen hätte die Klägerin, da eine dem richtigen Recht entsprechende Entscheidung des Oberlandesgerichts im Vorprozeß zu unterstellen ist, vom Norddeutschen Lloyd Schadenersatz erlangen können, zum mindesten in Höhe der damals eingeklagten Summe. Denn die Schadenersatzpflicht des Norddeutschen Lloyd war begründet, gleichviel ob seine Rechtsbeziehungen zur Klägerin nach Seerecht oder nach dem Binnenschiffahrtsgesetz in der vom 1. Januar 1900 an geltenden Fassung zu beurteilen sind.

Nach den §§ 734, 485, 486 HGB. haftet bei einem Schiffszusammenstoß der Reeder, dessen Schiffsbesatzung ihn verschuldet hat,

für den dem anderen Schiff zugefügten Schaden. Er haftet also auch für fahrlässig fehlerhafte Schiffsführung seines Vertragslotjen, da dieser — wie jeder, der auf dem Schiff, wenn auch nur vorübergehend, seemannische Aufgaben zu erfüllen hat — zur Schiffsbesatzung i. E. des § 733 a. a. O. gehört (vgl. RGZ. Bd. 13 S. 114). Auch ein Gegenteilschluß aus der letztgenannten Vorschrift, welche die Verantwortlichkeit des Reeders für schuldhaftes Verhalten eines Zwangslotjen ausdrücklich ausschließt, zeigt, daß es für den Vertragslotjen bei den Grundfäden der §§ 734, 485, 486 a. a. O. verbleibt. Dieselbe Rechtslage ergibt sich für den Geltungsbereich des Binnenschiffahrtsgesetzes aus dessen §§ 3, 21, 92.

Allerdings würde die Einlegung der Verufung im Vorprozeß nicht zur Abwehr der Entstehung des Schadens, sondern nur zur Abwendung oder Wiedergutmachung bereits entstandenen Schadens gedient haben. Aber auch auf einen solchen Fall hält der Senat nach Sinn und gesetzgeberischem Zweck des § 839 Abs. 3 BGB. dessen Anwendung für zulässig und geboten.

Zu demselben Ergebnis gelangt man übrigens auch auf Grund des § 839 Abs. 1 Satz 2, wonach der nur fahrlässig handelnde Beamte und infolgedessen auch der nach der späteren Gesetzgebung an seine Stelle getretene Staat nur dann haftbar gemacht werden kann, wenn der Verletzte ohne eigenes Verschulden nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Daraus folgt, daß jeder schuldhafte Verlust des Erstattungsanspruchs gegen den in erster Reihe Ersatzpflichtigen schlechthin auch den Verlust des Erstattungsanspruchs gegen den Staat nach sich zieht. Wie der erkennende Senat schon in RGZ. Bd. 86 S. 289 ausgesprochen hat, findet eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens im Sinne des § 254 BGB. hier ebensowenig statt wie im Fall des § 839 Abs. 3.

Nun belief sich die Widerklagesforderung der jetzigen Klägerin im Vorprozeß allerdings nur auf 376,81 M. Bloß auf diesen Betrag bezieht sich demnach die Rechtskraft des Vorprozeßurteils. Sie steht also der Klägerin nicht entgegen, soweit sie im gegenwärtigen Rechtsstreit eine höhere Summe fordert. Aber auch der Mehranspruch ist nach § 839 Abs. 1 Satz 2 unbegründet, gleichviel ob die Klägerin noch eine Ersatzforderung gegen den Norddeutschen Lloyd erheben kann oder ob diese schon durch Verjährung erloschen ist. Denn deren Ablauf hätte die Klägerin wegen schuldhaft ver-

---

späterer Inanspruchnahme des Norddeutschen Lloyd sich selbst zuzuschreiben. Der schuldhafte Verlust dieser Ersatzmöglichkeit schaltet aber, wie oben dargelegt, auch die Möglichkeit aus, sich am Beklagten schadlos zu halten.