

Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: ja

ZPO §§ 310 Abs. 2, 212 a

Die rechtliche Wirksamkeit eines nach § 128 Abs. 2 ZPO ohne mündliche Verhandlung gefällten Urteils wird nicht dadurch in Frage gestellt, daß bei der Zustellung der Urteilsformel an die Anwälte der Parteien die Unterschrift unter dem Empfangsbescheinigung eines Anwalts fehlt, jedenfalls dann nicht, wenn über den Empfang dieses Urteils durch den Anwalt kein Streit besteht.

BGH, Urt. v. 14. Mai 1964 - II ZR 245/62 -

Schiffahrtsgericht Dortmund
OLG-Schiffahrtsobbergericht-Hamm/Westf.

Verkündet
am 14. Mai 1964
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der Frau M K in B /Elbe, E str. ,
als Erbin des Schiffseigners O K ,
2. des Schiffsführers W R , zu laden bei
der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ,
-

g e g e n

die W T AG, vertreten durch ihre
Vorstandsmitglieder Direktor Dr. W D und
Direktor H F in D , M str. ,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 14. Mai 1964
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer
und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke
und Fleck
für Recht erkannt:

- 1a -

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - in Hamm/Westf. v. 5. Oktober 1962 wird zurückgewiesen. Die Beklagten tragen die Kosten des Revisionsverfahrens als Gesamtschuldner.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 14. Januar 1959 gegen 9,15 Uhr kam es auf dem Dortmund-Ems-Kanal bei Amelsbüren (bei Münster/Westf.) an der alten, inzwischen im Zuge des Kanalausbaues abgebrochenen Amelsbürener Straßenbrücke - km 57,26 - zu einem Zusammenstoß der beiden Motorschiffe "L" (67 m lang, 8,20 m breit) und "B" (52,14 m lang, 6,02 m breit). Schiffseigner des MS "L" ist die Klägerin. Das MS "B" gehört der Beklagten zu 1); sein verantwortlicher Führer war am Unfalltage der Beklagte zu 2). Zum Zusammenstoß kam es auf folgende Weise:

Das mit Kali beladene MS "L" fuhr mit durchschnittlich 6 km/h von Münster kommend zu Berg in Richtung Datteln. An seinem Ruder stand der Schiffsführer L. Ein Matrose und ein Schiffsjunge, die die übrige Besatzung des Selbstfahrers bildeten, befanden sich zu dieser Zeit unter Deck. Als MS "L" etwa die alte Straßenbrücke in Amelsbüren erreicht hatte, kam aus der Gegenrichtung das mit Koks beladene MS "B", das von Essen zu Tal fuhr. Am Ruder dieses Schiffes stand der Bootsmann W, während sich der Beklagte zu 2) im Maschinenraum aufhielt, um die Maschine des Schiffes auf den Öldruck hin zu überprüfen.

Der Kanalabschnitt bei Amelsbüren befand sich zur Unfallzeit im Ausbau. Die Wasserspiegel-

breite an der engsten Stelle zwischen den Brückensockeln betrug 26 m und die Fahrwasserbreite 22 m. Der Wasserstand unter der Brücke hatte mindestens 2,80 m. Unter der Brücke hatten die beiderseitigen Böschungen eine Neigung von 8 : 10. Beide Böschungen waren abgepflastert. Die Wasserspiegelbreite des Kanals betrug oberhalb der Brücke 37,50 m. Die Brückendurchfahrt war nicht als Engstelle gekennzeichnet, sondern für den zweischiffigen Verkehr freigegeben. Beiderseitig der alten Brücke waren auf den vorspringenden Uferteilen weißgestrichene, hölzerne Barrieren angebracht, an denen in Abständen von 50 cm zurückstrahlende Katzenaugen befestigt waren. Die Durchfahrtsbreite der Brücke war mit Zeichen nach Bild 54 der Binnenschiffahrtsstrassenordnung vom 19. Dezember 1954 (Kennzeichnung der Durchfahrtsöffnung unter festen Brücken) gekennzeichnet.

Als das MS "L" sich ungefähr bei km 57,4 befand, erkannte der Schiffsführer L voraus das entgegenkommende MS "B", das gerade die Amelsbürener Eisenbahnbrücke bei km 57,10 durchfuhr. Die Schiffe hatten in diesem Augenblick einen Abstand von etwa 300 m. Beide hielten jeweils ihr Steuerbordfahrwasser ein. Das MS "L" hatte die Geschwindigkeit von 6 km/h vor dem unmittelbar bevorstehenden Begegnen auf etwa 3 km/h herabgesetzt. Es gab ein kurzes Steuerbordsignal, das unverzüglich vom MS "B" erwidert wurde. Als die Schiffe - immer noch beide in unverändertem Kurs Steuerbord

fahrend - sich bis auf etwa 20 m einander mit ihren Steven genähert hatten, und das MS "L" sich mit seinem Steven noch nicht ganz in Höhe der Brückenpfeiler der Straßenbrücke befand, scherte das MS "B" plötzlich hart nach backbord aus dem Ruder. Es geriet in den Kurs des entgegenkommenden MS "L". Auf dem MS "L" wurde "voll rückwärts" gegeben, wodurch das Schiff fast zum Stillstand kam. Dennoch stießen die beiden Schiffe zusammen. Der Zusammenstoß fand unmittelbar unter der alten Amelsbürener Straßenbrücke statt. Durch den Zusammenstoß wurden beide Schiffe erheblich beschädigt.

In Kenntnis der Klageforderung sandte der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) sein Schiff später wieder zu neuen Reisen aus. Die Klägerin hat Ersatz des ihr entstandenen Schadens gefordert. Sie verlangt als Eigentümerin des MS "L" von den Beklagten für Sachschäden an ihrem Schiff, Expertisekosten und Nutzungsausfall DM 11.199,--.

Die Beklagten haben unter Bestreiten des Klageanspruchs hilfsweise mit einer Schadensersatzforderung in Höhe des dem MS "B" entstandenen Schadens von 8.610,25 DM aufgerechnet.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Abweisung der Klage. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Der Senat hat von Amts wegen zu prüfen, ob das Urteil des Schiffahrtsgerichts rechtlich existent geworden ist, da nur ein solches Urteil die Grundlage für eine Sachentscheidung des Berufungsgerichts bilden kann (BGHZ 32, 370, 374 f; BGH NJW 1964, 248).

Die Parteien haben sich vor dem Schiffahrtsgericht mit Entscheidung im schriftlichen Verfahren gemäß § 128 Abs. 2 ZPO einverstanden erklärt. Unter dem 23. Februar 1962 hat das Schiffahrtsgericht durch Grundurteil entschieden, dessen Zustellung an die Parteien der Richter am 26. Februar 1963 verfügt hat. Am 23. März 1962 gab der Urkundsbeamte der Geschäftsstelle "2 Urteile m. EB" zur Post zwecks Zustellung an die Prozeßbevollmächtigten der Parteien. Das Empfangsbekenntnis des Prozeßbevollmächtigten der Klägerin ist unter dem 26. März 1962 ordnungsgemäß erteilt. Dagegen trägt das zu den Gerichtsakten gekommene Empfangsbekenntnis der prozeßbevollmächtigten Anwälte der Beklagten lediglich den Stempel dieser Anwälte mit dem Datum des 26. März 1962; eine Unterschrift fehlt, sie ist auch nicht nachgebracht worden. Die Berufung der Prozeßbevollmächtigten der Beklagten ist am 25. April 1962 beim Schiffahrtsobergericht eingegangen.

Nach § 310 Abs. 2 ZPO wird bei einem Urteil, das nach § 128 Abs. 2 ohne mündliche Ver-

handlung ergeht, die Verkündung durch Zustellung der Urteilsformel ersetzt. Bei der Zustellung an einen Anwalt genügt nach § 212 a ZPO zum Nachweis der Zustellung das mit Datum und Unterschrift versehene schriftliche Empfangsbescheinigung des Anwalts. Es fragt sich, ob der Mangel der Unterschrift unter dem Empfangsbescheinigung der Anwälte der Beklagten das schiff-fahrtsgerichtliche Urteil nicht zur Entstehung gelangen ließ, so daß nur ein Urteilsentwurf (Scheinurteil) vorliegt. Die Frage ist zu verneinen. Jedes Urteil bedarf, um zum rechtlichen Dasein zu gelangen, der Verlautbarung. Als Formen der Verlautbarung sieht § 310 ZPO die Verkündung und die Zustellung vor. Wie der Große Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in seiner Entscheidung BGHZ 14, 39, 44 ff. ausgeführt hat, müssen die zum Wesen der Verlautbarung gehörenden Formerfordernisse erfüllt sein, damit ein rechtlich wirksames Urteil ergeht; nicht alle Verkündungs- oder Zustellungsmängel, auch wenn sie zwingende Gesetzesvorschriften verletzen, vermögen das Vorliegen einer Verlautbarung in Frage zu stellen; vielmehr ist an Hand jeder einzelnen Formvorschrift zu beurteilen, ob sie zu den wesentlichen Formerfordernissen für die Verlautbarung gehören. In der erwähnten Entscheidung hat der Große Zivilsenat die Verletzung eines wesentlichen Formerfordernisses nicht darin gesehen, daß den Parteien der Verkündungstermin nicht bekanntgegeben worden war; denn diese Bekanntgabe gehöre nur zu

den Voraussetzungen für die Verlautbarung des Urteils, nicht zur Verlautbarung selbst. In der Entscheidung BGHZ 15, 142 hat der III. Zivilsenat entschieden, daß der Beglaubigungsvermerk des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle bei Zustellung einer Abschrift der Urteilsformel grundsätzlich nicht ein wesentliches Formerfordernis darstellt. Dagegen hat der IV. Zivilsenat in der Entscheidung BGHZ 32, 370 die Ansicht vertreten, der von dem Urkundsbeamten nach § 213 ZPO bei der Aufgabe zur Post aufzunehmende Aktenvermerk gehöre zum Wesen der Verlautbarung, da es sich um ein Formerfordernis handle, das den Zustellungsvorgang selbst betreffe. Ebenso hat der IV. Zivilsenat (BGHZ 35, 236) entschieden, daß die Datumsangabe im Empfangsbekenntnis des Anwalts bei der Urteilszustellung ein wesentliches Erfordernis darstelle, da die Vorschriften über die Datumsangabe zu den zwingenden Bestimmungen über die Beurkundungsförmlichkeiten gehörten.

Der Senat vermag in der Unterschrift des Anwalts in dem Empfangsbekenntnis nach § 212 a ZPO kein wesentliches Formerfordernis zu sehen, ohne das eine Verlautbarung des Urteils im Sinne des § 310 Abs. 2 ZPO nicht angenommen werden könne. Die wesentlichen Erfordernisse der Verlautbarung sind jedenfalls dann erfüllt, wenn die Urteilsformel auf Veranlassung des erkennenden Richters durch Zustellung nach außen hin in Erscheinung getreten ist. Zustellungsmängel, ins-

besondere Beurkundungsmängel, vermögen die Existenz des Urteils regelmäßig dann nicht in Frage zu stellen, wenn die Parteien oder ihre Bevollmächtigten die Urteilsformel empfangen haben. Die Unterschrift des Anwalts unter das Empfangsbekenntnis soll den Nachweis der Verlautbarung sicherstellen, ist aber nicht ein wesentliches Erfordernis dieser Verlautbarung. Besteht kein Streit darüber, daß der Anwalt das Urteil empfangen hat, so kann die fehlende Unterschrift die durch den Empfang des Urteils bereits vollzogene Verlautbarung in ihrer Rechtswirkung nicht berühren. Der Empfang des Urteils und nicht das Empfangsbekenntnis stellt das Wesen der Verlautbarung bei Zustellung der Urteilsformel dar. Die Gründe, die zu dieser Auffassung führen, sind die gleichen, die in der Entscheidung des Großen Zivilsenats (BGHZ 14, 47 ff) dargelegt sind. Ob im Falle des § 198 Abs. 2 ZPO bei der Zustellung von Anwalt zu Anwalt die Ausstellung des Empfangsbekenntnisses zur Vollendung des Zustellungsaktes erforderlich ist, kann hier ebenso wie in der Entscheidung des erkennenden Senats in BGHZ 14, 342, 345 dahingestellt bleiben. Ausschlaggebend für die Auffassung des Senats ist, daß der nur aus den Akten ersichtliche Formfehler der mangelnden Unterschrift des Anwalts unter das Empfangsbekenntnis, soweit es sich nur um diesen Formfehler (nicht um die Tatsache des Empfangs des Urteils selbst) handelt, nicht zu einer untragbaren Rechtsunsicherheit führen darf. Ein Ur-

teil, auf dessen rechtliche Existenz die Parteien vertrauen, darf nicht deswegen als Nichturteil behandelt werden, weil - vielleicht nach Jahren - sich dieser Formfehler herausstellt. Eine solche Auffassung würde die Form zum Schaden des Rechtsfriedens zum Selbstzweck erheben. Auf den hier maßgebenden Gesichtspunkt des Rechtsfriedens haben bereits die Vereinigten Zivilsenate des Reichsgerichts in RGZ 82, 422 in einem ähnlichen Fall hingewiesen.

Der erkennende Senat hat keinen Anlaß, die Entscheidung des Großen Zivilsenates herbeizuführen, mit dessen Ausführungen in BGHZ 14, 39 die Auffassung des Senats im Einklang steht. Zwar wird in den Entscheidungen des VIII. und IV. Zivilsenats in BGHZ 30, 299 und 30, 335 das ~~schriftliche~~ Empfangsbekenntnis des Anwalts als wesentliches Erfordernis für die Wirksamkeit der Zustellung bezeichnet; denn diese Entscheidungen behandeln nicht die Frage, wenn ein im schriftlichen Verfahren ergahendes Urteil als verlautbart anzusehen ist. Das gleiche gilt für die Entscheidungen des IV. Zivilsenats in BGHZ 35, 236 sowie des IV. Zivilsenats in NJW 1964, 248.

Da ein rechtswirksames Urteil des Schifffahrtsgerichts vorliegt, konnte das Berufungsgericht eine Sachentscheidung treffen.

II. 1. Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung gekommen, daß der Zusammenstoß durch

schuldhaft falsche Ruderführung der Besatzung des MS "B. " verursacht worden sei. Das sei nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins dargetan, da MS "B " ohne offensichtliche (andere) Ursache aus der von ihm eingehaltenen Steuerbord-Fahr- rinne in die Fahrwasserseite des entgegen- kommenden MS "L " gefahren sei und sich der Unfall auf der dem MS "L " zustehenden Fahrwasserseite ereignet habe. Die Beklagten hätten keine Tatsachen bewiesen, aus denen sich ernsthaft in Betracht kommende Möglich- keiten für einen außergewöhnlichen Geschehens- ablauf ergeben hätten. Es sei nicht bewiesen, daß eine Untiefe vorhanden gewesen sei, deren Sogwirkung das MS "B. " aus dem Kurs ge- bracht hätte. Nicht richtig sei, daß es für das plötzliche Ausscheren des Schiffes keine an- dere Erklärung als das Vorhandensein einer Un- tiefe gebe. Es bestehe insbesondere die Mög- lichkeit, daß das MS "B. " zu nahe an das abgeschrägte Ufer geraten sei und sich dort mit dem Heck festgesaugt habe, so daß der Steven nach links ausgeschert sei.

Die Revision ist der Auffassung, das Aus- scheren sei auf Untiefen im Kanalbett, die etwa 100 m vor der Brückendurchfahrt vorhanden gewe- sen sein müßten, zurückzuführen. Insoweit handelt es sich aber um reine Vermutungen. Der Beweis für die Behauptung von Untiefen kann nicht durch An- trag auf Vernehmung eines Sachverständigen geführt

werden. Im übrigen spricht auch der Sachverständige der Beklagten nur eine Vermutung aus, wenn er in seinem Gutachten ausführt, die Behauptung der Beklagten sei nicht von der Hand zu weisen.

Die Revision meint weiter, durch die Auskunft des Wasser- und Schiffsamtes Münster vom 8. März 1961 seien die besonderen Umstände bewiesen, aus denen sich die Möglichkeit eines von dem Rudergänger des MS "B" nicht verschuldeten Ausscherens ergebe. Das ist nicht richtig. Die Auskunft lautet:

"Wenn Schiffe solche Brückenengstellen passieren, müssen die Rudergänger besonders gut aufpassen, da die Fahrzeuge durch die unterschiedlichen Wasserbreiten mit ihrem Kurs gern ausscheren. Durch die langjährig dauernden Verbreiterungsarbeiten am Dortmund-Ems-Kanal sind ähnliche Verhältnisse bei Brückenbaustellen an vielen Stellen des Kanals vorhanden gewesen."

Aus der Auskunft ergibt sich das Gegenteil von dem, was die Revision herauslesen will. Das Amt sieht den Grund des Ausscherens darin, daß der Rudergänger nicht besonders gut aufpaßt; dies deshalb, weil bei mangelnder Sorgfalt die unterschiedlichen Wasserbreiten das Ausscheren herbeiführen können, nicht aber, wie die Revision unterstellt, besonders Wasserströmungen oder Sogerscheinungen. In der Auskunft sind keine an der Unfallstelle vorhandenen besonderen Umstände behauptet, auf die ein unverschuldetes Ausscheren zurückgeführt werden könnte.

Die Revision meint schließlich, das Berufungsgericht habe bei der von ihm erörterten Erklärungsmöglichkeit des Ausscherens nicht festgestellt, daß der Rudergänger schuldhaft gehandelt habe, wenn er mit dem Heck des Schiffes zu nahe an das Ufer geraten sei. Auch das ist nicht richtig. Wie sich aus dem Zusammenhang der Ausführungen im angefochtenen Urteil ergibt, sieht das Berufungsgericht gerade in einer solchen Ruderführung einen schuldhaft nautischen Fehler und das mit Recht. In jedem Fall mußte der Rudergänger mit seinem Heck genügend Abstand vom Ufer halten, ob er nun die Fahrt beschleunigte, um den Begegnungsvorgang zu verkürzen (wobei offen bleiben kann, ob dies nach den Umständen des Falles nicht auch schuldhaft gewesen wäre), oder ob er zunächst leicht auf das entgegenkommende Schiff zusteuern wollte, da die vor dem Schiffskörper herlaufende Bugwelle die Schiffe wieder auseinanderdrückt.

Die Beklagten haben somit den für falsche Ruderführung sprechenden Anscheinsbeweis nicht ausgeräumt.

2. Das Berufungsgericht hält weiter ein ursächliches Verschulden der Besatzung des MS "B" nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises deshalb für gegeben, weil der Schiffsführer entgegen den Vorschriften des § 19 BSchSO und des § 8 WK-BSchSO nicht an Deck gewesen sei. Auf diese Ausführungen und die hiergegen gericht-

teten Revisionsangriffe braucht nicht eingegangen zu werden, da das ursächliche Verschulden der Besatzung des MS "B" schon nach den Ausführungen zu II 1 gegeben ist.

III. Nach Ansicht des Berufungsgerichts liegt ein ursächliches Verschulden der Besatzung des MS "L" an dem Zusammenstoß nicht vor. Die Brückendurchfahrt sei, wie im angefochtenen Urteil ausgeführt wird, keine Fahrwasserenge im Sinne des § 41 BSchSO gewesen, so daß MS "I" nicht unterhalb der Brücke halten müssen. Wenn entgegen § 8 WK-BSchSO der zweite Mann an Deck gefehlt habe, so sei dieser Verstoß nicht ursächlich für den Unfall gewesen.

Auch diese Ausführungen halten allen Revisionsangriffen stand.

Zwar kann das Vorliegen einer Fahrwasserenge nicht mit der Begründung verneint werden, daß die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde die Stelle nicht als Fahrwasserenge (oder schwierige Stelle) bezeichnet hat. Die Ausführungen des Berufungsgerichts in tatsächlicher Richtung rechtfertigen aber seinen Schluß, daß eine Fahrwasserenge nicht vorlag. Eine Fahrwasserenge im Sinne des § 41 BSchSO ist dann gegeben, wenn das Fahrwasser für das Begegnen unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt nicht gewährt. Entgegen der Ansicht der Revision ist dabei nicht darauf abzustellen, ob Schiffe mit der größten für dieses Fahrwasser zugelassenen Schiffsbreite

(hier von 8,20 m) sich gefahrlos begegnen können, sondern darauf, ob die Schiffsbreiten der sich tatsächlich begegnenden Schiffe eine gefahrlose Vorbeifahrt ermöglichen. Das Berufungsgericht stellt fest, daß die beiden Schiffe bei nautisch richtigem Verhalten in einem Abstand von 2,75 m aneinander hätten vorbeifahren können. Wenn das Berufungsgericht unter den hier gegebenen Umständen (wobei insbesondere die geringe Fahrtgeschwindigkeit zu berücksichtigen ist) die Gewähr für ein gefahrloses Begegnen als gegeben erachtet hat, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Zutreffend weist das Berufungsgericht auch darauf hin, daß der Rudergänger von MS "B" selbst keine Bedenken gegen die Begegnung gehabt habe, da er das Steuerbordsignal von "L" mit dem gleichen Signal beantwortet; nicht aber den bei der Einfahrt in Fahrwasserengen nach § 41 Nr. 1 a vorgeschriebenen langen Ton gegeben habe. Es besteht auch kein Anhaltspunkt dafür, daß die Begegnung irgendwelche Gefahren in sich geschlossen hätten, wenn MS "B" nicht ausgeschert, sondern in seiner Fahrwasserhälfte verblieben wäre.

Mit Recht hält das Berufungsgericht das Fehlen des zweiten Mannes an Deck von MS "L" und damit den Verstoß gegen § 8 WK - BSchSO für nicht unfallursächlich. Es führt aus, die Beklagten hätten selbst in der mündlichen Verhandlung eingeräumt, daß ein zweiter Mann an Deck den Zusammenstoß nicht hätte verhindern können; ein

Besatzungsmitglied, das versucht hätte, durch Fender oder Reibholz den Zusammenstoß zu mildern, hätte sich unstreitig in Lebensgefahr gebracht. Wenn die Revision meint, die Beklagten hätten niemals zugestanden, daß ein Matrose in Lebensgefahr geraten wäre, wenn er einen Fender zwischen die beiden Schiffe gehalten hätte, so muß sie sich entgegenhalten lassen, daß die Beklagten eine Berichtigung des Tatbestandes nicht beantragt haben. Im übrigen spricht für die Auffassung des Berufungsgerichts schon die von ihm festgestellte erhebliche Beschädigung beider Schiffe.

Da die Begegnung beider Schiffe unter der Brücke erlaubt war und sich der Schiffsführer vom MS "L" nautisch richtig verhalten hat, kommt es nicht darauf an, ob ein zweiter Mann an Deck den am Ruder stehenden Schiffsführer auf etwaige Gefahren bei gleichzeitiger Brückendurchfahrt hingewiesen hätte.

IV. Hiernach hat sich die Revision in allen Punkten als unbegründet erwiesen und war daher zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr. Fischer	Dr. Kuhn	Dr. Nörr
Liesecke	Fleck	