

2525/064

72

Für das Nachschlagewerk !

Nicht für die Amtliche Sammlung !

Gesetz: Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrts-sachen vom 27. September 1952 (BGBI I, 641) § 24

Rechtssatz: Für die beim Inkrafttreten des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 anhängigen Rheinschiffahrts-sachen bleibt die Revision unzulässig.

Aktenzeichen: I ZR 238/52

Urteil des BGH vom 12. Mai 1953 -

Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

Rheinschiffahrtsobergericht
Köln

Verkündet

am 12. Mai 1953

Grunau, Justizobersekretär,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch
die Wasser- und Schifffahrtsdirektion D [REDACTED]
[REDACTED], R [REDACTED], diese wiederum vertreten
durch ihren Leiter, daselbst,

Klägerin und Revisions-
klägerin,

-Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr
von [REDACTED]-

gegen

- 1.) die Schifffahrtsgesellschaft "T [REDACTED] U [REDACTED]"
mbH., I [REDACTED],
- 2.) den Kapitän Johann H [REDACTED], Schiffsführer des
Schleppers "M [REDACTED] S [REDACTED] XIII", wohnhaft
in K [REDACTED], U [REDACTED] Str. [REDACTED],

Beklagten und Revisions-
beklagten,

-Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 12. Mai 1953 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Dr. Bock,
Dr. Krüger-Nieland, Dr. Nastelski und Dr. Christoph
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das am 2. Oktober
1952 verkündete Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlan-
desgerichts in Köln als Rheinschifffahrtsobergericht
wird auf Kosten der Klägerin als unzulässig verworfen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Erstbeklagte ist Ausrüsterin des Schleppers "M [REDACTED] S [REDACTED] XIII", der am 21. Januar 1949 unter der Führung des Zweitbeklagten mit vier leeren Kähnen auf zwei Längen bei Düsseldorf zu Tal fuhr. Die Klägerin unterhielt damals an der Neusser Strassenbrücke eine Baustelle mit Taucherschutzanlage. Sie behauptet, der Schleppzug habe beim Passieren der Brückenöffnung infolge fehlerhafter Steuerung vier Dalben und die dazu gehörigen Taucherschutzschilde umgefahren.

Mit der beim Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort erhobenen Klage hat die Klägerin die Beklagten als Gesamtschuldner für den auf 10.674,04 DM bezifferten Schaden in Anspruch genommen.

Die Beklagten bestreiten den Anspruch nach Grund und Höhe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Klägerin hat mit dem an das Rheinschiffahrtsobergericht beim Oberlandesgericht in Köln eingereichten Schriftsatz vom 3. März 1952 Berufung eingelegt. Auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 18. September 1952 hat "der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts in Köln als Rheinschiffahrtsobergericht" die Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihre Schadensersatzansprüche weiter. Die Beklagten haben beantragt, die Revision als unzulässig zu verwerfen, hilfsweise als unbegründet zurückzuweisen. Die mündliche Verhandlung vor dem Revisionsgericht ist auf die Frage der Zulässigkeit der Revision beschränkt worden.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht statthaft. Das angefochte-



ne Urteil ist von dem bei dem Oberlandesgericht in Köln gebildeten Rheinschiffahrtsobergericht erlassen worden. Dieses Gericht gehört nach § 14 Ziff 1 GVG (in der Fassung ^{des} Vereinheitlichungsgesetzes vom 12. September 1950, Art 1 Ziff 12) zu den bundesrechtlich zugelassenen "besonderen Gerichten", die auch als Sondergerichte bezeichnet werden. Das Rheinschiffahrtsobergericht hatte - jedenfalls bis zu dem Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (RGBl I, 641) - über die bei ihm gegen die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte eingelegten Berufungen - ebenso wie die Zentralkommission in Strassburg - in letzter Instanz zu entscheiden. Gegen die von diesen Sondergerichten erlassenen Urteile ist keine Revision zulässig.

1.) Die Klägerin versucht, die Zulässigkeit der Revision aus dem vorbezeichneten Gesetz vom 27. September 1952 zu begründen. Einer Anwendung dieses Gesetzes steht jedoch die Übergangsvorschrift des § 24 entgegen. Danach bewendet es für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes, also am 1. Oktober 1952 anhängigen Sachen bei den bisher geltenden Vorschriften. Deshalb bedarf es hier keiner Prüfung der Frage, ob auch für Rheinschiffahrtssachen, für die nach § 14 Abs 1 des Gesetzes die allgemeinen Verfahrensvorschriften für Binnenschiffahrtssachen nur insoweit gelten, als sich aus den Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Bekanntmachung vom 27. September 1952, RGBl I S 645) und den §§ 15 - 18 des Gesetzes nichts anderes ergibt, das Rechtsmittel der Revision nunmehr ebenso zulässig ist wie in den sonstigen Binnenschiffahrtssachen.

Die Übergangsvorschrift des § 24 ist, wie die Begründung des Regierungsentwurfs zu § 22 ergibt (Verhandlungen des Bundestags I 1949 Drucksache Nr 3303), aus Art 10 der 4. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 26. Juni 1941 (RGBl I, 351) übernommen worden (ebenso Art 5 der 1. DVO vom 30. Januar 1937, RGBl I, 101, Art 3 der 2. DVO vom 5. April 1938, RGBl I, 374, und Art 4 der 3. DVO vom 30. März 1939, RGBl I, 700; an die Stelle dieser drei Durchführungsverordnungen trat die 4. DVO vom 26. Juni 1941, die in Art 9 jene drei Durchführungsverordnungen aufgehoben hat; im übrigen enthält auch die 5. Durchführungsverordnung vom 18. März 1943, RGBl I, 147, in Art 5 eine gleichlautende Übergangsvorschrift). Die Vorschrift des § 24 des Gesetzes vom 27. September 1952 nimmt ebenso wie die gleichlautenden Übergangsbestimmungen der Durchführungsverordnungen zum Gesetz über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 30. Januar 1937 (RGBl I, 97) die anhängigen Sachen von der neuen Verfahrensregelung schlechthin aus. Der Ansicht der Klägerin, dass die Übergangsvorschrift sich nur auf die "Verfahrensregelung" beschränke, nicht aber die Rechtsmittel erfasse, steht der eindeutige, uneingeschränkte Wortlaut der Vorschrift entgegen. Es ist auch kein Grund ersichtlich, der gerade wegen der Zulassung von Rechtsmitteln eine abweichende Behandlung rechtfertigen könnte. Aus § 24 des Gesetzes ergibt sich, dass alle anhängigen Sachen - ebenso wie bei der Neuregelung des Verfahrens in Binnenschiffahrtssachen nach dem Gesetz vom 30. Januar 1937 - noch ganz nach den bis dahin geltenden, "alten" Vorschriften abgewickelt werden sollen (ebenso § 18 EGZPO für die bei Einführung der Zivilprozessordnung vom 30. Januar 1877 laufenden Verfahren). Bis zu dem Gesetz vom 27. September 1952 war die Rheinschiffahrtsge-

richtsbarkeit für das hier in Betracht kommende Gebiet durch die Verordnung Nr 65 der britischen Militärregierung (Amtsblatt der Militärregierung Deutschland Britisches Kontrollgebiet Nr 15 S 359) in Verbindung mit dem Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 5. September 1935 (RGBl I, 1142) geregelt. Diese Verfahrensregelung ist uneingeschränkt für die Beurteilung des vorliegenden Rechtsstreits massgebend geblieben. Das Gesetz vom 27. September 1952 hat die BritMilRegVO Nr 65 und das Gesetz vom 5. September 1935 ausdrücklich nur "vorbehaltlich der §§ 23 und 24" aufgehoben (§ 26 Abs 2 a) und o) des Gesetzes vom 27. September 1952).

Aus einer zusammenfassenden Übersicht der geschichtlichen Entwicklung der Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit wird klar, dass nach der bis zum 30. September 1952 in Rheinschiffahrtssachen allgemein geltenden Verfahrensregelung das Rechtsmittel der Revision nicht gegeben sein kann.

a) Auf Grund der zwischen Preussen, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und den Niederlanden gemäss der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (sog. Mannheimer Akte) getroffenen internationalen Vereinbarung wurde für bestimmte mit der Rheinschiffahrt zusammenhängende Straf- und Zivilsachen eine Sondergerichtsbarkeit geschaffen (PrGS 1869, 798). Nach Art 33, 38 der Mannheimer Akte waren die Regierungen der Vertragsstaaten verpflichtet, als erste Instanz Rheinschiffahrtsgerichte und als Berufungsinstanz Obergerichte zu bestellen. Statt der Berufung an diese Obergerichte konnte auch bei der "Zentralkommission" (damals in Mannheim) Berufung eingelegt werden (Art 37). Über die Möglichkeit einer Revision war nichts gesagt. Nach dem Vortrage der Revision ist in den Niederlanden - später

auch in der Schweiz bei Schaffung des baselstädtischen Gesetzes über Rheinschiffahrtsgerichte - das Rechtsmittel der Revision gegen Urteile der Obergerichte zugelassen worden. Ob diese Rechtsmittelregelung im Einklang mit der Mannheimer Akte steht, braucht hier nicht nachgeprüft zu werden. Für die Beurteilung des vorliegenden Rechtsstreits kommt es nämlich nicht darauf an, festzustellen, wie das Rechtsmittelverfahren ohne Verletzung der Mannheimer Akte ausgestaltet werden kann, sondern nur darauf, welche Regelung für die hier in Betracht kommenden Gebiete tatsächlich getroffen worden ist. Entscheidend ist also die Feststellung, dass sich die an der Mannheimer Akte beteiligten deutschen Uferstaaten auf zwei Instanzen beschränkten, wie sie nach der Mannheimer Akte jedenfalls erforderlich und auch ausreichend waren. Für die preussischen Gebietsteile wurde das Obergericht bei dem Appellations-Gerichtshof zu Köln gebildet, während die drei anderen deutschen Länder die Obergerichte bei verschiedenen in Rheinnähe gelegenen Landgerichten bestellten.

Das Deutsche Reich fand bei seiner Gründung diese Gerichte vor und musste sie als "besondere Gerichte für die in den Staatsverträgen bezeichneten Angelegenheiten der Schifffahrt auf dem Rhein" zulassen (§ 14 Ziff 1 GVG aF). Diese Gerichte blieben also als Sondergerichte bestehen. Die beteiligten deutschen Länder machten auch keinen Gebrauch von der nach § 3 EGGVG und § 3 EGZPO gegebenen Möglichkeit, diese Sondergerichtsbarkeit auf die ordentlichen Gerichte zu übertragen und dementsprechend auch die Revision zuzulassen. Das preussische Gesetz betreffend die Rheinschiffahrtsgerichte vom 8. März 1879 (PrGS S 129) stellte vielmehr in § 10 Abs 2 ausdrücklich klar, dass gegen die Ent-

scheidung des Oberlandesgerichts in Rheinschiffahrtssachen ein Rechtsmittel nicht gegeben war. Da das bei dem Oberlandesgericht in Köln gebildete Rheinschiffahrtsobergericht ein Sondergericht war, hatte diese Vorschrift nicht die Bedeutung, dass ein sonst an sich gegebenes Rechtsmittel ausgeschlossen werden sollte; vielmehr handelte es sich nur um eine Klarstellung der sich aus der Natur der Sondergerichtsbarkeit ergebenden Rechtsmittelregelung in dem Sinne, dass der Landesgesetzgeber von der ihm gemäss § 3 EGGVG, § 3 Abs 2 EGZPO vorbehaltenen Möglichkeit, die Revision zuzulassen, keinen Gebrauch machen wollte. Das Verfahren in Rheinschiffahrtssachen blieb also auf zwei Instanzen beschränkt (RGZ 87, 251 [254]; Lindeck JW 1928, 1713).

An dieser Rechtslage wurde auch durch das bereits erwähnte Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 5. September 1935 nichts geändert. Dieses Gesetz verfolgte nur den Zweck, die Zahl der Rheinschiffahrtsgerichte dem wirklichen Bedürfnis anzupassen, die Bezirke dementsprechend zusammenzulegen und den Aufbau der Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit im ganzen Reichsgebiet zu vereinheitlichen. Diese reichsrechtliche Regelung schloss sich eng an das preussische Gesetz betreffend die Rheinschiffahrtsgerichte vom 8. März 1879 an (Pfundtner-Neubert II a 16 S 1). Die Zahl der Rheinschiffahrtsgerichte wurde verringert. Als Berufungsinstanz blieben nur zwei Rheinschiffahrtsobergerichte bei den Oberlandesgerichten in Köln und in Karlsruhe als echte Sondergerichte letzter Instanz bestehen. Weder in der Rechtsprechung noch in der Rechtslehre wurde in Zweifel gezogen, dass die Revision nach wie vor unstatthaft war (RG WarnRspr 1937 Nr 104 S 250 f = JW 1937, 2309 Nr 30).

b) Eine grundlegende Änderung der Rechtslage trat erst ein, als durch die Erklärung der Reichsregierung vom 14. November 1936 die für den Rhein und die Elbe bestehenden internationalen Stromakten gekündigt wurden und durch das Gesetz vom 30. Januar 1937 das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen einheitlich geregelt wurde. Nunmehr wurde die Gerichtsbarkeit in Binnenschiffahrtssachen allgemein den ordentlichen Gerichten übertragen. Die Schiffahrtsgerichte waren nicht mehr "besondere Gerichte", sondern die ordentlichen Gerichte, und zwar bestimmte Amtsgerichte (RGZ 167, 305 [307]). Mit der Aufhebung der Sondergerichtsbarkeit wurde die Vorschrift des § 14 Ziff 1 GVG gegenstandslos und deshalb aufgehoben (§ 5 des Gesetzes vom 30. Januar 1937; Amtliche Begründung dieses Gesetzes in DJ 1937, 175; Koffka DJ 1936, 1801; 1937, 226). Da nach dem neuen Gesetz für das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen ohne weiteres die für alle ordentlichen Gerichte geltenden Vorschriften der Zivilprozessordnung in vollem Umfange massgebend waren, soweit nicht ausdrücklich Abweichendes bestimmt war, konnten nunmehr die Berufungsurteile der Oberlandesgerichte in Köln und in Karlsruhe, soweit die sonstigen Voraussetzungen vorlagen, mit der beim Reichsgericht einzulegenden Revision angefochten werden (Koffka in "Der Rhein" 1937, 193 ff; Wassermeyer ebenda S 293 f; ders. "Der Kollisionsprozess in der Binnenschiffahrt" 1940 S 8 f Note 18 unter Hinweis auf die Entscheidung des Reichsgerichts vom 13. Dezember 1938 - I 126/38 -). Wie bereits in anderem Zusammenhange ausgeführt worden ist, galt diese Regelung aber erst für die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 30. Januar 1937 anhängig werdenden "neuen" Binnenschiffahrtssachen.

c) Durch die BritMilRegVO Nr 65 wurden das Gesetz über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 30. Juni 1937 und seine Durchführungsverordnungen, soweit sich die Vorschriften auf den Rhein beziehen, aufgehoben. Rheinschiffahrtsgerichte erster und zweiter Instanz (Rheinschiffahrtsgerichte und Rheinschiffahrtsobergerichte) wurden in der Form wiederhergestellt, in der sie vor der Veröffentlichung der Note über die deutschen Wasserstrassen vom 14. November 1936 bestanden haben (Art I Ziff 2). Damit wurde also die Sondergerichtsbarkeit entsprechend der in dem Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 5. September 1935 getroffenen Regelung mit nur zwei Instanzen wiederhergestellt. Für die Berufung war neben den Rheinschiffahrtsobergerichten auch die Zentralkommission (seit dem Versailler Friedensvertrag in Strassburg) zuständig. Die Tätigkeit, die Rechtsprechung und das Verfahren (einschliesslich der Rechtsmittel - including rights of appeal -) dieser wiederhergestellten Gerichte sollte sich nach der Mannheimer Akte, nach dem Gesetz vom 5. September 1935 und allen anderen entsprechenden Reichs- und preussischen Gesetzen richten, die vor dem 14. November 1936 erlassen und auf die Rheinschiffahrtsgerichte anwendbar sind (Art II). Hierbei handelte es sich also um die bis dahin tatsächlich bestehende Verfahrensregelung. Ob auch eine andere Regelung ohne Verletzung der Mannheimer Akte zulässig gewesen wäre, kann hier dahinstehen. Die auf Grund der BritMilRegVO Nr 65 wiederhergestellte Verfahrensregelung gilt nach § 24 des Gesetzes vom 27. September 1952 für alle Sachen, die bei Inkrafttreten des Gesetzes anhängig waren, also auch für den vorliegenden Rechtsstreit.

2. a) Die Revision versucht, unter Bezugnahme auf § 23 des Gesetzes vom 27. September 1952 die Frage der Zulässigkeit der Revision aus dem Anwendungsbereich des § 24 herauszulösen. Soweit man unter dem Geltungsbereich des Gesetzes vom 5. September 1935 die Statthaftigkeit der Revision verneint habe, könne dies nur auf Grund der Erwägung geschehen sein, dass die Rheinschiffahrtsgerichte Sondergerichte im Sinne des § 14 GVG gewesen seien und dass daher ihre Entscheidungen nicht den für die ordentliche Gerichtsbarkeit gegebenen Bestimmungen über die Revision unterlegen hätten. Die Unzulässigkeit der Revision habe sich also nicht aus einer "bestimmten Vorschrift", sondern aus der "Organisation der Rheinschiffahrtsobergerichte als Sondergerichte" ergeben. Für Berufungsurteile in Rheinschiffahrtssachen, die nach Inkrafttreten des Gesetzes vom 27. September 1952 verkündet seien, könne die Revision nur dann als ausgeschlossen angesehen werden, wenn § 24 auch die Organisation der Rheinschiffahrtsobergerichte erfasse und deren Einrichtung als Sondergerichte aufrecht erhalte. § 23 regle die Organisation der Schiffahrtsgerichte in der Weise, dass die nach den bisher geltenden Vorschriften zu Schiffahrts- und Rheinschiffahrts(ober)gerichten bestellten Gerichte nunmehr für die ihnen zugeteilten Bezirke Schiffahrtsgerichte im Sinne des neuen Gesetzes seien. Damit seien aber diese Gerichte unter Beibehaltung ihrer örtlichen Zuständigkeit ihres Charakters als Sondergerichte entkleidet worden; ihre Rechtsprechung sei nunmehr ordentliche Rechtspflege. § 24 sei so zu verstehen, dass er "im übrigen", nämlich nur hinsichtlich der verfahrensrechtlichen Regelung für die anhängigen Sachen eine ergänzende Bestimmung treffe; die Frage der Organisation sei bereits in § 23 abschliessend geregelt. Da aber die Zulässigkeit der Revision nur aus der Orga-

nisation und dem Aufbau der Rheinschiffahrtsobergerichte folge, sei § 23, nicht aber § 24 die allein massgebende Vorschrift. Die Frage der Zulässigkeit der Revision sei eben nicht Gegenstand von "bisher geltenden Vorschriften", sondern nur eine Folge aus der Gerichtsorganisation.

Diesen Ausführungen kann nicht beigetreten werden. § 23 legt "bis zu anderer Regelung durch die Landesregierungen" nur für die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes anhängig werdenden Sachen die zuständigen Gerichte fest. Soweit danach die bisher als Rheinschiffahrts- und Rheinschiffahrtsobergerichte tätigen Gerichte nunmehr ordentliche Gerichte werden, ändert dies aber nichts an der rechtlichen Behandlung der bisher anhängigen Sachen. Für diese Sachen bleiben die bisherigen Gerichte und das bisherige Verfahren in vollem Umfang massgebend. Das wird durch § 24 mit aller Deutlichkeit klargestellt. Soweit sich aus der Tatsache, dass auch die bisherigen für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit bestehenden Sondergerichte nun auch allgemein als Schiffahrtsgerichte im ordentlichen Verfahren zuständig wurden, Zweifel hinsichtlich der Verfahrensregelung ergeben könnten, sind sie jedenfalls durch § 24 beseitigt worden. An der verfahrensrechtlichen Behandlung der bereits anhängigen Sachen sollte nichts geändert werden. Da nach § 23 die bisher für Schiffahrtssachen zuständigen Gerichte - bis zu anderweitiger landesrechtlicher Regelung - bestehen bleiben und nach § 24 die anhängigen Sachen nach den bisher geltenden Vorschriften zu behandeln sind, bestand auch für den Gesetzgeber kein Anlass, etwa entsprechend dem Art 3 der DVO vom 25. September 1935 zum Gesetz vom 5. September 1935 (RGBl I, 1167), noch ausdrücklich zu be-

stimmen, dass die bisherigen Rheinschiffahrtsgerichte und Rheinschiffahrtsobergerichte für die Erledigung der am 1. Oktober 1952 bei ihnen anhängigen Sachen bestehen bleiben. Insoweit misst die Revision dem § 23 eine Bedeutung zu, die ihm weder nach dem Wortlaut noch aus dem Zusammenhang der Vorschriften heraus zukommt. Etwaige Zweifel, die sich für die Behandlung anhängiger Sachen aus der in § 23 getroffenen Zuständigkeitsregelung hätten ergeben können, sind jedenfalls durch § 24 ausgeräumt.

b) Fehl geht deshalb auch der Versuch der Revision, die Zulässigkeit des Rechtsmittels aus der Fassung des Berufungsurteils zu begründen, indem sie ausführt, es habe "der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts in Köln als Rheinschiffahrtsobergericht" entschieden, während es nach der Formulierung des Gesetzes vom 5. September 1935 hätte heissen müssen: "das Rheinschiffahrtsobergericht bei dem Oberlandesgericht in Köln". Die Klägerin meint, die in dem Berufungsurteil gebrauchte Bezeichnung des Gerichts entspreche den §§ 15, 23 des Gesetzes vom 27. September 1952; danach sei die Entscheidung vom ordentlichen Gericht und nicht vom Sondergericht erlassen worden; gegen das Urteil des ordentlichen Gerichts sei die Revision zulässig.

Die mündliche Verhandlung vom 18. September 1952 hat vor dem nach dem Gesetz vom 5. September 1935 allein zuständigen Rheinschiffahrtsobergericht bei dem Oberlandesgericht in Köln stattgefunden. Bei diesem Gericht war die Berufung form- und fristgerecht eingelegt worden. Nur dieses Gericht konnte über die Berufung entscheiden. Tatsächlich ist dies auch, wie die Besetzung des Gerichts zeigt, geschehen. Eine nach dem Gesetz unanfechtbare Ent-

scheidung kann aber nicht dadurch anfechtbar werden, dass das entscheidende Gericht möglicherweise unzutreffend oder ungenau bezeichnet wird.

c) Schliesslich versucht die Klägerin noch, die Zulässigkeit der Revision damit zu begründen, dass es sich im vorliegenden Fall nicht um eine Rheinschiffahrtssache "im technischen Sinn" handele. Nach Art 34 II c der Mannheimer Akte seien die Rheinschiffahrtsgerichte in Zivilsachen zuständig zur Entscheidung über Klagen "wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flösser während ihrer Fahrt oder beim Anlanden Andern verursachen". In der BritMilRegVO Nr 66 sei das Wort "Andern" erläutert durch "anderen Personen" umschrieben. Dieser Hinweis könne so gedeutet werden, dass die dem Stromeigentümer entstehenden Schäden nicht unter den Begriff der Rheinschiffahrtssachen fallen sollten.

Für eine solche einschränkende Auslegung des Begriffs "Andern" oder "anderen Personen" fehlt aber jede sachliche Begründung. Weder der französische Text der Mannheimer Akte ("dommages causées par les bateliers ou les floteurs pendant le voyage ou en abordant") noch der englische Text der BritMilRegVO Nr 66 ("...damage caused by boatmen or raftsmen while navigating or while landing") sagen etwas über die Person der Geschädigten aus. Auch diese Texte enthalten hinsichtlich der Person der Geschädigten keinerlei Einschränkungen. Aus dem im Deutschen Text enthaltenen Wort "Andern" ist nur gefolgert worden, dass es sich bei den Geschädigten um Personen handeln müsse, die nicht auf dem Schiff, dessen Führer oder Eigner verklagt werden solle, befördert worden seien. Auch dürfe es sich nicht um Ansprüche aus Vertragsverletzungen, sondern nur um Ansprüche aus unerlaubten Handlungen handeln (von Völderndorff. Die richterli-

che Tätigkeit der Zentralkommission für die Rheinschiff-
fahrt von 1832 - 1894, S 19 ff; von Traut, Die Zentral-
kommission für die Rheinschiffahrt und ihre Rechtsprechung
von 1832 - 1911 S 76 ff; Koffka, "Der Rhein" 1937 S 194).
Weshalb gerade der Stromeigentümer, dem übrigens auch An-
sprüche nach § II a der Mannheimer Akte zustehen können,
von der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen vor
den Rheinschiffahrtsgerichten ausgeschlossen sein soll,
ist nicht ersichtlich. Deshalb bedarf es auch keiner Prü-
fung mehr, ob die sachliche Zuständigkeit der Rheinschiff-
fahrtsgerichte vereinbart werden konnte.

Nach alledem war die Revision gemäss § 554 a Abs 1
ZPO mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO als unzulässig zu
verwerfen.

Da es für den vorliegenden Rechtsstreit nur auf
die Feststellung der vor dem 14. November 1936 tatsäch-
lich bestehenden Rechtsmittelregelung ankam, können aus
dieser Entscheidung keine Schlüsse gegen die Zulässigkeit
der Revision in den nach dem Inkrafttreten des Gesetzes
vom 27. September 1952 anhängig werdenden Sachen gezogen
werden.

Lindenmaier Bock Krüger-Nieland Nastelski Christoph