

Für das Nachschlagewerk!

Für die Amtliche Sammlung!

1. Gesetz: Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (BGBl I, 641) §§ 14, 9 Abs 2; ZPO § 545
- Rechtssatz: In Rheinschiffahrtssachen, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 anhängig geworden sind, ist nach Maßgabe der §§ 545 ff ZPO, 14, 9 Abs 2 BinnSchVerfG die Revision zulässig.
2. Gesetz: Schiffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 (RGBl II, 41) §§ 46, 47
- Rechtssatz: Will auf Reeden oder den üblichen Lösch-, Lade- und Liegeplätzen ein Schiff abfahren und so gleich zu Tal wenden, so steht einem solchen Manöver das Stör- und Querfahrverbot des § 46 Nr 1 und 2 RhSchPolVO aF dann nicht entgegen, wenn die für das Wenden nach § 47 RhSchPolVO aF vorgesehenen Voraussetzungen beachtet werden und wenn der Drehkreis auf das für die Durchführung des Wendemanövers unbedingt notwendige Maß beschränkt bleibt.

Aktenzeichen: I ZR 5/54
Urteil des BGH vom 14. Oktober 1955

AG Duisburg-Ruhrort
Rheinschiffahrts-
obergericht

OLG Köln (Rheinschiffahrts-
obergericht)

I ZR 5/54

V e r k ü n d e t
am 14. Okt. 1955

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Rheinreederei Z [REDACTED] AG in B [REDACTED], vertreten
durch ihren Vorstand, daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

- 1) die Firma Franz H [REDACTED] & Cie., GmbH in D [REDACTED],
[REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer, daselbst,
- 2) den Kapitän Heinrich G [REDACTED] vom Boot "H [REDACTED]"
zu laden bei der Beklagten zu 1),

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 23. September 1955 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Birnbach,
Dr. Bock, Dr. Christoph und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats
des Oberlandesgerichts Köln - Rheinschiffahrtsoberge-
richt - vom 3. Dezember 1953 wird auf Kosten der Klä-
gerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des 925 t großen und 680 PS starken MS "R [REDACTED] H [REDACTED]". Der Erstbeklagten gehört das Bugsierboot "H [REDACTED]", das zur Zeit des den Gegenstand des Rechtsstreits bildenden Unfalls vom Zweitbeklagten geführt wurde.

MS "R [REDACTED] H [REDACTED]" fuhr am 24. Januar 1952 zwischen 7 und 8 Uhr von der Duisburger Kupferhütte zu Tal. Auf dem MS "R [REDACTED] H [REDACTED]" fehlte ein Matrose. Bei Stromkilometer 779,5 in Höhe der Küppersmühle geriet es gegen den linksrheinisch im Anhang des Bootes "M [REDACTED] [REDACTED]" zu Berg kommenden Kahn "J [REDACTED]" und erlitt dabei solchen Schaden, daß es auf Grund setzen mußte.

Die Klägerin behauptet, das Boot "H [REDACTED]" habe mit seinem Anhang "C [REDACTED]" in zu kurzem Abstand vor dem MS "R [REDACTED] H [REDACTED]" zu Tal gewendet. Dadurch sei "R [REDACTED] H [REDACTED]" gezwungen gewesen, vor dem plötzlich quer heraus-schießenden Kahn "C [REDACTED]" mit voller Kraft zurückzuschlagen und nach Backbord auszuweichen. Dabei sei "R [REDACTED] H [REDACTED]" so in den linken Hang verfallen, daß es dem Kahn "J [REDACTED]" nicht mehr habe ausweichen können.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Klägerin 40.298,98 sfrs nebst 4% Zinsen seit Klageerhebung zu zahlen, und zwar die Beklagte zu 1) außer dinglich haftend mit dem Boot "H [REDACTED]" im Rahmen des Binnenschiffahrts-gesetzes auch persönlich haftend.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt und behauptet, MS "R [REDACTED] H [REDACTED]" habe trotz ordnungs-mäßigen Wendesignals von "H [REDACTED]" die Fahrt nicht rechtzeitig vermindert, obwohl dies angesichts der Ent-fernung zu Beginn des Wendemanövers möglich gewesen sei.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat nach Beiziehung der über den Unfall entstandenen Verklarungsakten 3 II 4/52 und nach Zeugenvernehmung die Klage abgewiesen. Die Berufung hatte keinen Erfolg. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter. Die Beklagten bitten, die Revision als unzulässig zu verwerfen, hilfsweise als unbegründet zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Zulässigkeit der Revision

1) In dem Urteil vom 12. Mai 1953 - I ZR 238/52 - (auszugsweise abgedruckt in Zeitschrift für Binnenschiffahrt - ZfB - 1953, 246) hat der erkennende Senat ausgesprochen, daß für Rheinschiffahrtssachen, die beim Inkrafttreten des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 - BSchVerfG - (BGBl I, 641) anhängig waren, die Revision unzulässig bleibt. Nach § 24 BSchVerfG bewendet es für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes anhängigen Sachen bei den bisher geltenden Vorschriften. Nach der bis zum Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden Rechtslage waren aber die Rheinschiffahrts-(ober)gerichte nach § 14 Ziff 1 GVG (in der Fassung des Vereinheitlichungsgesetzes vom 12. September 1950, Art 1 Ziff 12) bundesrechtlich zugelassene "besondere Gerichte", die auch als Sondergerichte bezeichnet werden. Diese Sondergerichtsbarkeit war durch die BritMilRegVO Nr 65 entsprechend der Regelung, die vor der Veröffentlichung der deutschen Note über die deutschen Wasserstraßen vom 14. November 1936 bestanden hatte, wiederhergestellt worden. Die Tätigkeit, die Rechtsprechung und das Verfahren (einschließlich der Rechtsmittel) der wiederhergestellten Sondergerichte sollten sich nach der Revidierten

Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (sog. Mannheimer Akte), nach dem Gesetz vom 5. September 1935 und allen entsprechenden Reichs- und preußischen Gesetzen richten, die vor dem 14. November 1936 erlassen und auf die Rheinschifffahrtsgerichte anwendbar waren. Die Verfahrensregelung, die damals nach deutschem Recht für die Rheinschifffahrtsgerichtsbarkeit bestand, schloß die Revision aus. Es bedurfte deshalb in der Sache I ZR 238/52 keiner Entscheidung der Frage, ob auch ohne Verletzung des in der Mannheimer Akte enthaltenen völkerrechtlichen Vertrages eine andere nationale Regelung zulässig gewesen wäre. Für jenen Rechtsstreit kam es nur auf die Feststellung der vor dem 14. November 1936 nach deutschem Recht tatsächlich getroffenen Rechtsmittelregelung an. Deshalb hat der Senat im letzten Absatz der Entscheidungsgründe des Urteils vom 12. Mai 1953 darauf hingewiesen, daß 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 könnten.

2) Im vorliegenden Fall ist die am 4. November 1952 eingereichte Klageschrift vom 3. November 1952 dem Prozeßbevollmächtigten der Beklagten am 7. November 1952 zugestellt worden. Die Sache ist also nach Inkrafttreten des Gesetzes vom 27. September 1952 anhängig geworden. Nach der in diesem Gesetz vorgenommenen Neuregelung des gerichtlichen Verfahrens in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen ist - auch unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (§ 14 Abs 1 BSchVerfG) - die Revision zulässig.

a) Das Gesetz, das der Wiederherstellung der Rechtseinheit im Bundesgebiet und einer zweckmäßigen Ausgestaltung des Verfahrens in Binnenschiffahrtssachen dienen

soll (Begründung des Regierungsentwurfs S 7 BTDrucks. Nr 3303), enthält im ersten Abschnitt die allgemeinen Verfahrensvorschriften (§§ 1-13). Danach sind in Binnenschiffahrtssachen im ersten Rechtszug die Amtsgerichte unter der Bezeichnung "Schiffahrtsgericht" und im zweiten Rechtszug die Oberlandesgerichte unter der Bezeichnung "Schiffahrtsobergericht" zuständig. Für das Verfahren vor diesen ordentlichen Gerichten gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften der Zivilprozeßordnung. Nach diesen Vorschriften ist auch die Zulässigkeit der Revision zu beurteilen (vgl § 9 Abs 2 BSchVerfG; Begründung des Regierungsentwurfs zu § 9 Abs 2, und zu § 11 Abs 2, S 9 und 10 BTDrucks. Nr 3303).

b) Im zweiten Abschnitt des Gesetzes sind besondere Verfahrensvorschriften für Rheinschiffahrtssachen gegeben (§ 14-18). Nach § 14 Abs 1 BSchVerfG gelten in Binnenschiffahrtssachen, die Rheinschiffahrtssachen sind, die Vorschriften des ersten Abschnitts nur, soweit sich aus den Bestimmungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und den §§ 15-18 des Gesetzes nichtsanderes ergibt. Danach wird das vor deutschen Gerichten eingeleitete Verfahren in Rheinschiffahrtssachen als eine besondere Form des Verfahrens in Binnenschiffahrtssachen gestaltet, das nur die Besonderheiten aufweist, die sich aus den völkerrechtlichen Vertragsbindungen auf Grund der Mannheimer Akte ergeben. Es sollen für die Rheinschiffahrtssachen grundsätzlich die allgemeinen Verfahrensvorschriften für Binnenschiffahrtssachen gelten, die im ersten Abschnitt enthalten sind. Die Bestimmungen der Mannheimer Akte haben aber den Vorrang. Durch die Fassung des § 14 Abs 1 BSchVerfG wird betont, daß die Rheinschiffahrtssachen

Binnenschiffahrtssachen sind und nur eine Unterart derselben darstellen. Die deutschen Rheinschiffahrtsgerichte verlieren dadurch ihre bisherige Eigenschaft als besondere Gerichte im Sinne des § 14 GVG. Als Unterart der übrigen Schiffahrtsgerichte werden sie ordentliche Gerichte. Das kann nach dem Wortlaut der §§ 15 Abs 1, 25 BSchVerfG und dem Willen des Gesetzgebers, das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen zu vereinheitlichen, nicht mehr zweifelhaft sein (Begründung des Regierungsentwurfs S 7, zu § 13 - später § 14 - S 10; Sitzungsbericht Nr 80 des Bundesrats vom 25. März 1952 S 114; Urteil des Senats vom 12. Mai 1952 - I ZR 238/52 - S 11; Wienke, Die Zulässigkeit der Revision von Urteilen der Rheinschiffahrts- obergerichte, Diss. Köln, 1954, § 10 S 19 f; aa anscheinend Rosenberg, Lehrbuch des Zivilprozeßrechts, 6. Aufl S 62 ohne nähere Begründung). Die Besonderheiten, die sich verfahrensmäßig für Rheinschiffahrtssachen aus den Bestimmungen der Mannheimer Akte und den §§ 15-18 BSchVerfG ergeben, rechtfertigen in keiner Weise den Schluß, daß die deutschen Rheinschiffahrts(ober)gerichte entgegen dem vom Gesetzgeber verfolgten Zweck der Vereinheitlichung und entgegen dem Wortlaut der §§ 15 Abs 1, 23 BSchVerfG keine ordentlichen Gerichte wie die übrigen Schiffahrts(ober)gerichte, sondern "besondere Gerichte" im Sinne des § 14 Ziff 1 GVG seien.

Demgegenüber beruft sich die Beklagte für ihre Auffassung, daß die Rheinschiffahrtsgerichte Sondergerichte im Sinne des § 14 Ziff 1 GVG geblieben seien, zu Unrecht auf § 16 BSchVerfG. Nach dieser Vorschrift darf die Entscheidung einer Binnenschiffahrtssache, die nicht Rheinschiffahrtssache ist, nicht mit der Entscheidung einer Rheinschiffahrtssache verbunden werden. Wie die Begründung des Regierungsentwurfs hierzu ausführt (zu § 15 - später § 16 - S 11), bestehen gegen eine gemeinschaftliche Verhandlung solcher Sachen keine Bedenken; nur wegen der

"Verschiedenheit des Rechtsmittelzuges" erscheint es nicht angängig, daß über die Ansprüche auch gemeinschaftlich entschieden wird. Bei der "Verschiedenheit" des Rechtsmittelzuges" handelt es sich nach § 18 BSchVerfG (§ 17 des Entwurfs) darum, daß in Rheinschiffahrtssachen unter der in Art 37 Abs 1 der Mannheimer Akte vorgesehenen Beschränkung statt der Berufung an das Rheinschiffahrtsobergericht auch die Anrufung der Zentralkommission in Straßburg zulässig ist.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bleibt neben den deutschen Rheinschiffahrtsobergerichten als Berufungsinstanz zuständig und stellt insoweit ein "besonderes Gericht" (§ 14 Ziff 1 GVG) dar. Die Zulassung dieser - internationalen - Instanz in einem vor deutschen ordentlichen Gerichten eingeleiteten Verfahren beruht auf der vom deutschen Gesetzgeber anerkannten Fortgeltung der Mannheimer Akte (§§ 14 Abs 1, 18 BSchVerfG). Durch § 5 des Gesetzes vom 30. Januar 1937 (RGBl I, 97; amtliche Begründung in DJ 1937, 175; Koffka DJ 1936, 1801; 1937, 226) konnte § 14 Ziff 1 GVG nur deshalb gestrichen werden, weil die Reichsregierung mit der Erklärung vom 13. November 1936 die für den Rhein und die Elbe bestehenden internationalen Stromakten gekündigt hatte, so daß auch die durch die Mannheimer Akte hinsichtlich der Zuständigkeit der Zentralkommission bestehende Bindung beseitigt war. Den Beklagten kann also nicht gefolgt werden, soweit sie ihre Auffassung, die Rheinschiffahrts(ober)gerichte seien - anders als die allgemeinen Schiffahrts(ober)gerichte - "besondere Gerichte" geblieben, daraus zu begründen versucht, daß § 14 Ziff 1 GVG bestehen geblieben ist.

3) Sind die Rheinschiffahrts(ober)gerichte aber, wie die übrigen Schiffahrts(ober)gerichte ordentliche Gerichte, so folgt hieraus, daß für das Verfahren vor diesen Gerichten grundsätzlich auch die allgemeinen Vorschriften der

§§ 1-13 BSchVerfG und damit auch die Vorschriften der Zivilprozeßordnung gelten, es sei denn, daß sich aus den Bestimmungen der Mannheimer Akte und den §§ 15-18 etwas anderes ergibt.

Aus den §§ 15-18 BSchVerfG ergibt sich unstreitig keine Beschränkung der Revisionsmöglichkeit. Streitig ist nur, ob die Bestimmungen der Mannheimer Akte, die nach § 14 Abs 1 BSchVerfG den Vorrang haben, abweichend von der im ersten Abschnitt für Binnenschiffahrtssachen getroffenen Regelung die Revision gegenüber Urteilen der Rheinschiffahrtsobergerichte ausschließen. Auch die Mannheimer Akte enthält keine ausdrückliche Bestimmung über eine Revision gegen Urteile der Rheinschiffahrtsobergerichte. Eine solche Revision ist weder "vorgesehen" noch "ausgeschlossen".

Beträgt der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge mehr als 50 (Gold-) Franken, so kann gegen das Urteil erster Instanz bei der - internationalen - Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (Art 43 der Mannheimer Akte) oder bei dem - nationalen - Obergericht des Landes (Art 38), in welchem das Urteil ergangen ist, Berufung eingelegt werden (Art 37 Abs 1).

Die für das Verfahren vor der Zentralkommission geltenden Bestimmungen des Art 37 Abs 2-5 enthalten keine Angaben über ein weiteres Rechtsmittel. Da der - internationalen - Zentralkommission keine Instanz übergeordnet ist, entscheidet sie über die bei ihr eingelegten Berufungen in letzter Instanz. In Art 45 werden die Aufgaben der Zentralkommission aufgeführt. Hierzu gehört nach Abs 1 c "die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Erkenntnisse der Rheinschiffahrtsgerichte (Art 37)". Es ist niemals in Zweifel gezogen worden, daß diese

Entscheidung endgültig ist (vgl. Protokoll Nr 1 der Kommission für die Revision der Rheinschifffahrtsakte vom 23. Juli bis 13. August 1868 zu Art 41 des preußischen Entwurfs im "Blaubuch" der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt betreffend die Revision der Rheinschifffahrtsakte von 1831, Straßburg-Neudorf 1928 S 49).

Anders liegt es aber, wenn ein - nationales - Obergericht über die bei ihm eingelegte Berufung entschieden hat. Hier kann nach den Gesetzen des Landes durchaus die Möglichkeit eines Rechtsmittels gegen die Entscheidung des Obergerichts gegeben sein. Über die Möglichkeit oder Zulässigkeit eines solchen weiteren Rechtsmittels fehlt es, wie gesagt, an einer ausdrücklichen Bestimmung in der Mannheimer Akte. In Art 38 Abs 3 heißt es: "Wird die Berufung bei diesem (Ober-) Gerichte eingelegt, so finden die für das Verfahren in Appellationssachen geltenden Landesgesetze Anwendung". Der Bundesminister der Justiz hat aus dieser Fassung gefolgert, es sei damit die Möglichkeit offengelassen, daß die innerstaatlichen Vorschriften eine Revision gegen das Berufungsurteil des Obergerichts zuließen (Schreiben vom 29. März 1951, BJM 7470/4 - 10 779/51, auszugsweise wiedergegeben bei Wienke aaO S 38 und in den Entscheidungsgründen des Urteils des Oberlandesgerichts Köln vom 24. März 1955 in ZfB 1955, 134; Schreiben vom 11. Dezember 1951, BJM 7470/4 - 14 672/51, Abschrift im Schriftsatz vom 7. Januar 1953 in der Sache I ZR 238/52).

Demgegenüber wird, insbesondere unter Hinweis auf den französischen Text der Vorschrift ("Si l'appel est porté devant ce tribunal, on se conformera pour la procédure à suivre à la législation en vigueur dans le pays"), die Auffassung vertreten, es seien mit den "für das Verfahren in Appellationssachen geltenden Landesge-

setzen nur Vorschriften für die Einlegung und Durchführung der Berufung bei dem Obergericht gemeint (so OLG Köln aaO). Für diese Auffassung könnte auch der Umstand sprechen, daß Art 38 Abs 3 unverändert aus Art 40 Abs 3 des preußischen Entwurfs von 1867 übernommen worden ist (Blaubuch S 10). Da der preußische Entwurf in Art 41 jedes weitere Rechtsmittel gegen die Entscheidungen der Appellationsgerichte ausdrücklich ausschließen wollte, erscheint es mindestens zweifelhaft, ob Art 40 Abs 3 des Entwurfs den umfassenden Sinn haben sollte, den der Bundesminister der Justiz dem Art 38 Abs 3 der Mannheimer Akte gemäß den vorgenannten Schreiben beigelegt hat. Der französische Text des Art 40 Abs 3 des preußischen Entwurfs lautet: "Si l'appel est porté devant ce tribunal les lois du pays en vigueur pour la procédure en appel y seront appliquées" (Blaubuch S 83). Dieser Text unterscheidet sich nur in der Wortfassung, nicht aber seinem Inhalt nach von dem bereits wiedergegebenen französischen Text des Art 38 Abs 3 der Mannheimer Akte, wie er auf Grund der ersten Lesung schließlich formuliert worden ist (Blaubuch S 130). Einer abschließenden Stellungnahme zu Art 38 Abs 3 der Mannheimer Akte bedarf es jedoch nicht. Auch wenn man davon ausgeht, daß diese Bestimmung nur die Einlegung und Durchführung der Berufung vor dem Obergericht, nicht aber auch die Zulassung eines weiteren Rechtsmittels gegen das Berufungsurteil des Obergerichts regeln will, ergibt sich jedenfalls hieraus nichts für den Ausschluß einer dritten Instanz (Revision oder Kassation).

4) Auch die Gegner der Zulässigkeit der Revision verkennen nicht, daß aus dem Wortlaut der Mannheimer Akte eine so weitgehende Einschränkung der nationalen Gesetzgebungsbefugnisse nicht hergeleitet werden kann. Sie ver-

suchen deshalb, ihre Auffassung aus dem Sinn und Zweck der Mannheimer Akte zu begründen, und zwar unter Berücksichtigung des Rechtszustandes, wie er sich historisch auf Grund der vom Wiener Kongreß beschlossenen "Articles concernant la Navigation du Rhin" (sog. "Wiener Rheinartikel", Anhang 16 B der Wiener Schlußakte vom 9. Juni 1815, "Rheinurkunden" I, 43 ff) und der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 (sog. "Mainzer Akte", Titel VIII und IX, "Rheinurkunden" I, 256 ff) entwickelt hat. Auch diese Begründung (vgl OLG Köln aaO) kann nicht überzeugen.

a) Die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit hat ihre Wurzel in dem sog. Octroi-Vertrag, der am 15. August 1804 in Paris zwischen Frankreich und dem vom Deutschen Reich hierzu ermächtigten Kurfürst-Erzkanzler zustande kam ("Rheinurkunden" I, 6). Die Vielzahl der damals bestehenden Rheinzölle sollte durch eine neue Schiffsabgabe ersetzt werden. Durch Schaffung einer überstaatlichen Zentralverwaltung, die den Ursprung der späteren Zentralkommission für die Rheinschiffahrt darstellt, sollte die Erhebung, Verwaltung und Verteilung des Schiffahrts-Octroi einheitlich gehandhabt werden. Außerdem wurde eine Zollgerichtsbarkeit begründet. Die in diesem Vertrag enthaltene erste Kodifikation internationalen Schiffahrtsrechts ist die Hauptquelle der Grundsätze, die später vom Wiener Kongreß für die mehrere Länder durchströmenden Flüsse aufgestellt wurden (vgl hierzu von Traut, die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt und ihre Rechtsprechung von 1832-1911, S 5 ff; van Eysinga, Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, übersetzt von Wassermeyer, Leiden 1936 S 3 ff).

b) Auf dem Wiener Kongreß wurden in Art 108-117 der Wiener Schlußakte (Rheinurkunden I, 42 f) die allgemeinen

Regeln für diejenigen Flüsse niedergelegt, für die die vom Kongreß am 14. Dezember 1814 eingesetzte besondere "Kommission für die freie Flußschiffahrt" ("pour la libre navigation des rivières") keine Sondervorschriften aufgestellt hatte. Solche Sondervorschriften wurden für den Rhein in den bereits erwähnten "Wiener Rheinartikeln" geschaffen, die als Anhang 16 B Bestandteil der Schlußakte wurden (Art 117 der Schlußakte; "Rheinurkunden" I, 43 ff). Die "Kommission für die freie Flußschiffahrt" übertrug die bisherigen Aufgaben der Verwaltung des Octroi einer aus Vertretern der Uferstaaten zu bildenden, periodisch tagenden Zentralkommission. Zu den der Zentralkommission zugewiesenen Aufgaben gehörte zunächst die Ausarbeitung einer "interimistischen Instruktion", die von dem Octroi-Vertrag vom 15. August 1804 nur insoweit abweichen sollte, als es die Wiener Rheinartikel erforderten (Art XXXI). Des weiteren sollte die Zentralkommission die endgültige Rheinschiffahrtsakte vorbereiten. Für diese Arbeit sollten die Artt I-XXXI als "Instruktion" dienen; im übrigen sollte der Vertrag vom 15. August 1804 weiterhin als Grundlage dienen; alle Bestimmungen dieses Vertrages, die "gut und nützlich" waren, sollten aufrecht erhalten werden (Art XXXII Ziff 1). Als Instruktion für die einzurichtende Gerichtsbarkeit in Rheinschiffahrtsangelegenheiten kamen insbesondere Artt VIII und IX in Betracht. Nach Art VIII sollte bei jedem Erhebungsamt eine erstinstanzliche richterliche Behörde ("autorité judiciaire") errichtet werden. Gemäß Art IX wurde ein besonders geartetes Appellationsverfahren eingeführt. Danach haben die Parteien, die gegen eine erstinstanzliche Entscheidung Berufung einlegen wollen, die Wahl, sich entweder an die Zentralkommission oder an das höhere Landes-Tribunal zu wenden. Diese - nationalen - Landesappellationsgerichte sollten ihren Sitz in einer nicht zu sehr vom

Rhein entfernten Stadt haben. Der die Rechtsmittel behandelnde Artikel IX schließt mit dem Satz: "Leurs sentences seront définitives et ne permettront point d'autre recours" ("Rheinurkunden" I, 45). "Ihre Entscheidungen sind definitiv, und es findet keine weitere Appellation davon statt" (van Eysinga aaO Anh II S 141). Wert und Bedeutung dieser "Instruktion" können nur richtig erfaßt werden, wenn beachtet wird, daß die in den Artt VIII und IX vorgesehenen zwei Instanzen - abgesehen von der sich aus der Schifffahrtspolizei ergehenden Strafgerichtsbarkeit - nur für Gebühren- und Abgabestreitigkeiten vorgesehen waren. Diese Gerichtsbarkeit hatte - ebenso wie die durch den Octroi-Vertrag vom 15. August 1804 geschaffene Gerichtsbarkeit - rein fiskalischen Charakter. Die Entscheidung über bürgerlichrechtliche Rechtsstreitigkeiten war damals noch nicht vorgesehen. Die von der Zentralkommission auszuarbeitende Rheinschifffahrtsordnung war im übrigen den einzelnen Uferstaaten zur Sanktion vorzulegen und konnte erst nach der Sanktion in Kraft treten (Art XXXII Ziff I Abs 2).

c) Die mehrjährigen Bemühungen der Zentralkommission, den Art XXXI über die interimistische Instruktion auszuführen, mußte im September 1821, als Preußen einen Entwurf einer endgültigen Akte vorlegte, als gescheitert angesehen werden (van Eysinga aaO S 31).

Die nach Artikel XXXII der Wiener Rheinartikel vorgesehene Abfassung einer Rheinschifffahrtsordnung kam erst am 31. März 1831 mit der Unterzeichnung der Rheinschifffahrtsakte in Mainz zum Abschluß ("Rheinurkunden" I, 212). Als erste Instanz wurden "Zollgerichte" eingerichtet (Art 81-85 der "Mainzer Akte"). Die nach Artikel IX des Wiener Vertrages vorgesehene wahlweise Einlegung

der Berufung - bei der Zentralkommission oder dem höheren Landes-Tribunal - wurde in den Artikeln 86-88 der "Mainzer Akte" geregelt. Hier wurde in Artikel 87 wiederum ausdrücklich festgelegt, daß das in jedem Rheinstaat vom Landesherrn ein für allemal zu bestimmende Gericht, bei welchem die Appellation gegen die von den Rheinzollrichtern in erster Instanz gesprochenen Urteile angebracht werden kann, seinen Sitz in keiner von dem Rheinufer allzu weit liegenden Stadt haben darf. Über die Einlegung eines weiteren Rechtsmittels gegen die Berufungsurteile der nationalen Obergerichte wird keine Bestimmung getroffen, obwohl die "Mainzer Akte" sonst eine sehr ausführliche und umfassende Regelung der in den Wiener Rheinartikeln niedergelegten Aufgaben und Grundsätze, und zwar auch unter Wiederholung der dort enthaltenen Bestimmungen, darstellt. So wurde für die Zentralkommission in Art 93 Abs 2 ausdrücklich klargestellt, daß sie in letzter Instanz die bei ihr geführten Prozesse entscheidet, eine an sich selbstverständliche Bestimmung, da über der internationalen Zentralkommission keine weitere Instanz bestand. Für die Entscheidungen der Appellationsgerichte fehlt dagegen eine entsprechende Bestimmung, obwohl die Möglichkeit der Nachprüfung dieser Entscheidungen durch eine übergeordnete Instanz des Landes ohne weiteres gegeben war. Die Tatsache, daß die Mainzer Akte die in Art IX Abs 2 Satz 4 enthaltene "Instruktion" über den Ausschluß eines weiteren Rechtsmittels nur für die Entscheidungen der Zentralkommission, nicht aber für die Entscheidungen der Appellationsgerichte aufgenommen hat, spricht immerhin dafür, daß die Befugnisse der Uferstaaten hinsichtlich der Rechtsmittel gegen Entscheidungen der Appellationsgerichte nicht eingeschränkt worden sind.

Dabei ist zu beachten, daß sich die Zuständigkeit der Rheinzollrichter nicht mehr auf Entscheidungen rein fiskalischer (Schiffahrtsabgaben) und strafrechtlicher Art beschränkte, sondern nunmehr auch bestimmte bürgerlichrechtliche Streitigkeiten umfaßte, nämlich Streitigkeiten aus "der von Privatpersonen unternommenen Hemmung des Leinpfads", aus "den Eigentümern der Zugpferde bei dem Herausziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen von Grundeigentum" und aus "jedem Schaden, den Schiffer oder Flößer während der Fahrt oder beim Anlanden durch ihre Fahrlässigkeit anderen verursacht haben sollen" (Art 81 Abs 1 c, d der Mainzer Akte). Ob im Hinblick auf diese - durch die Entwicklung der Rheinschiffahrt immer bedeutsamer werdende - Erweiterung der Zuständigkeit auf rein bürgerlichrechtliche Streitigkeiten ein Ausschluß der Revision, über die keine ausdrückliche Bestimmung getroffen wurde, noch sinnvoll und zweckmäßig war, kann zumindest zweifelhaft sein. In den Niederlanden hat jedenfalls der "Hoge Raad" bereits in der Entscheidung vom 25. Juni 1841 seine Zuständigkeit und damit also die Zulässigkeit einer dritten Instanz in Rheinschiffahrtssachen - wenn auch nur "implicite", so doch jedenfalls als selbstverständlich - angenommen (nach dem Bericht Wienke's aaO S 24 f).

d) Die in der Folgezeit eintretende Veränderung der Verhältnisse machte eine umfassende Revision der Mainzer Akte erforderlich. Die Erhebung von Rheinschiffahrtsabgaben war im Laufe der Zeit immer mehr eingeschränkt worden. Die Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 ("Rheinurkunden" II, 80) führte die völlige Abgabefreiheit für die Rheinschiffahrt ein. Da es keine Abgabensachen mehr gab, blieben für die Zuständigkeit einer Rhein-

schiffahrtsgerichtsbarkeit nur straf- und bürgerlich-rechtliche Sachen übrig. Das Schwergewicht der bürgerlichrechtlichen Streitigkeiten bilden die in Artikel 34 II c der Mannheimer Akte genannten Beschädigungen (übereinstimmend mit Art 81 Abs 2 d letzter Satz der Mainzer Akte), also vor allem die Streitigkeiten aus Kollisionen.

Auf diese Änderung des Zuständigkeitsbereichs ist es zum Teil zurückzuführen, daß im Laufe der Verhandlungen, die schließlich zur Revision der Mainzer Akte führten, die Bevollmächtigten [REDACTED] und der [REDACTED] ernste Bedenken gegen die bisherige Form der Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit erhoben.

Der Bevollmächtigte [REDACTED] erklärte, er sei beauftragt, auf die Beseitigung der exzeptionellen Gerichtsbarkeit in Rheinschiffahrtssachen hinzuwirken, weil der Hauptgrund dieser exzeptionellen Gerichtsbarkeit - die Erhebung von Rheinschiffahrtsgebühren - durch die Revidierte Akte vollständig in Wegfall komme und weil die straf- und zivilrechtlichen Gegenstände, welche nach der bisherigen Akte noch durch Rheinzollgerichte zu erledigen waren, ohne überwiegenden Nachteil den ordentlichen Gerichten in dem denselben vorgeschriebenen Verfahren nach den Gesetzen des Uferstaates übertragen werden könnten. Im übrigen richteten sich die Bedenken vor allem gegen die Ausübung der Gerichtsbarkeit durch die Zentralkommission, deren völlige Beseitigung verlangt wurde.

In der gleichen Richtung bewegten sich die von dem Bevollmächtigten der [REDACTED] vorgebrachten Bedenken. Er stellte ebenfalls den Antrag, die exzeptionelle Gerichtsbarkeit der Rheinschiffahrtsgerichte und der Zentralkommission gänzlich zu beseitigen, und erklärte,

seine Regierung müsse hierauf umso höheren Wert legen, als die Niederländische Gerichtsverfassung überhaupt keine Ausnahmegerichte kenne und alle Schifffahrtsangelegenheiten ohne Unterschied der Entscheidung der ordentlichen Gerichte unterstelle.

Die übrigen Bevollmächtigten waren jedoch nicht ermächtigt, auf eine so wesentliche Abweichung von den Prinzipien der Mainzer Akte einzugehen. Sie wiesen zur Begründung u.a. darauf hin, daß sich die überwiegende Mehrzahl der Handelskammern in den Rheinprovinzen für die Beibehaltung des bisherigen gerichtlichen Verfahrens in Rheinschifffahrtssachen ausgesprochen habe (Protokoll Nr 1 der Kommission für die Revision der Rheinschifffahrtsakte vom 23. Juli bis 13. August 1868, Blaubuch aaO S 46 f).

So blieb es bei der in den Artikeln 32-40 der Mannheimer Akte enthaltenen Zuständigkeits- und Verfahrensregelung für die Rheinschifffahrtsgerichte und die Zentralkommission in Zivil- und in Strafsachen, die im wesentlichen mit den entsprechenden Bestimmungen des 8. Titels der Mainzer Akte übereinstimmen (vgl die Gegenüberstellung der Texte bei von Traut aaO S 14-24). Der preußische Entwurf von 1867 wollte in Art 41 - abweichend vom Text der Mainzer Akte - die Zweistufigkeit des Verfahrens nicht nur im Falle der an die Zentralkommission gerichteten Berufung, sondern auch für das Verfahren vor den nationalen Gerichten festlegen: "Gegen die Entscheidung der Zentralkommission und der Appellationsgerichte findet ein weiteres Rechtsmittel nicht statt". Die Aufnahme dieses Artikels scheiterte jedoch an dem Widerstand der Niederländischen Regierung, die mit Rücksicht auf Art 172 der Niederländischen Verfassung die Möglichkeit der Nach-

prüfung durch den "Hoge Raad" beibehalten wollte. Wie bereits erwähnt, hatte der "Hoge Raad" in einer Rheinschiffahrtssache bereits in der Entscheidung vom 25. Juni 1841 seine Zuständigkeit als Kassationsinstanz angenommen. Bei Aufnahme des Artikels 41 des preußischen Entwurfs wäre die Rheinschifffahrtsakte für die Niederlande nicht ratifizierbar geworden; mit einer Änderung der niederländischen Verfassung wäre nicht zu rechnen gewesen. Hierzu heißt es in dem Protokoll Nr 1 der Kommission für die Revision der Rheinschifffahrtsakte vom 23. Juli bis 13. August 1868: "Artikel 41 des Entwurfs wurde vollständig gestrichen, weil nach der niederländischen Verfassung eine dritte Instanz bei Entscheidungen der Landesgerichte nicht unbedingt ausgeschlossen werden kann ..." (Blaubuch S 49). Die Niederländische Regierung hat dementsprechend bei den Debatten über den Gesetzentwurf zur Ausführung der Artikel 55 ff der Mannheimer Akte erklärt, daß sie die Revisionsmöglichkeit beim "Hoge Raad" nicht für ausgeschlossen halte (Anlage zur Sitzung der 2. Kammer der Generalstaaten, 1868, 1869, S 1167, nach dem Zitat bei Wienke aaO S 23 Fußnote 2; de Ranitz "De Rijnvaartacte" Diss. Leiden, 1889 S 136, 202). Der niederländische Justizminister van Lilaar hat bei den Beratungen darauf hingewiesen, die Verfertiger des Rheinschiffahrtsabkommens hätten, da die Übernahme des Art 41 des preußischen Entwurfs infolge niederländischer Opposition abgelehnt worden sei, die Absicht gehabt, die Revision beim "Hoge Raad" zuzulassen (de Ranitz aaO S 204 zitiert diese Erklärungen wörtlich aus den Verhandlungsprotokollen 1868/69 S 981). Tatsächlich soll dann auch der "Hoge Raad" in weiteren Entscheidungen (Wienke aaO S 25 zitiert Urteile vom 26. März 1874, 30. Juli 1877, 15. November 1886 und 7. November 1887) seine Zuständigkeit auch in Rheinschiffahrtssachen angenommen haben. Beerman weist in ZfB, Oktober-Heft 1952 - Jubiläums-Ausgabe - S 175 bei der Erörterung

der Wahl des Appellationsrichters nach Art 37 Abs 1 der Mannheimer Akte ausdrücklich auf die verschiedene Anfechtungsmöglichkeit der Berufungsentscheidungen hin: "Rheinschiffahrts-Appellationsgericht (evtl. mit Berufung in Kassation - Revision) oder Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ohne Kassationsmöglichkeit - ohne Revision)".

Wenn demgegenüber verschiedentlich auch von holländischer Seite (de Ranitz aaO S 202 ff; Godefroi bei den Beratungen 1868/69 über das Ausführungsgesetz zur Mannheimer Akte, Verhandlungsprotokolle 1868/69 S 979, 1454, abgedruckt bei de Ranitz aaO S 203, 208) die Revision in Rheinschiffahrtssachen nach der Mannheimer Akte für unzulässig gehalten worden ist, so kann dies gerade angesichts der Haltung, welche die Niederländische Regierung bei Ablehnung der Aufnahme des Art 41 des preußischen Entwurfs eingenommen hat, nicht überzeugen. Als entscheidend muß angesehen werden, daß bei den Verhandlungen über die Revision der Rheinschiffahrtsakte der von Preußen vorgeschlagene Ausschluß eines weiteren Rechtsmittels gegen die Entscheidungen der Appellationsgerichte nicht die Zustimmung aller beteiligten Uferstaaten gefunden hat, die für das Zustandekommen einer solchen, die Befugnisse des nationalen Gesetzgebers hinsichtlich des Rechtsschutzes vor den nationalen Gerichten in Rheinschiffahrtssachen ^{einschränkende Bindung} erforderlich gewesen wäre. Selbst wenn die Revision - entgegen der Rechtsprechung des "Hoge Raad" (vgl. dessen Entscheidung vom 25. Juni 1841) - nach dem durch die Mainzer Akte geschaffenen Rechtszustand unzulässig gewesen wäre, müßte sie jedenfalls seit der Mannheimer Akte, nachdem die Niederländische Regierung die Zulässigkeit einer dritten Instanz gefordert und aus diesem Grunde die Aufnahme des Artikels 41 des preußischen Entwurfs ausdrücklich abgelehnt hatte, für unzulässig erachtet

werden. Die Regierungen der übrigen Uferstaaten haben damals mit der völligen Streichung des Art 41 des preußischen Entwurfs die von der Niederländischen Regierung vertretene Auffassung hingenommen und damit die Möglichkeit einer Revision anerkannt. Da hierdurch eine dritte Instanz nicht vorgeschrieben, sondern nur zuge-
lassen wurde, bedeutete dies für die übrigen Uferstaaten ^{Änderung} keine besondere Belastung und keinen Zwang zur/ihrer für zweckmäßig gehaltenen Praxis. Preußen hat sich für eine Zweistufigkeit des Verfahrens in Rheinschiffahrtssachen entschieden. Ob dies auf den damaligen Aufbau der preußischen Rechtspflege oder auf sonstige Zweckmäßigkeitserwägungen zurückzuführen ist, kann dahingestellt bleiben. Preußen hat den zumindest für zweckmäßig erachteten zweistufigen Aufbau der Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit als Sondergerichtsbarkeit auch dann noch beibehalten (§ 10 Abs 2 des preußischen Gesetzes vom 8. März 1879, PrGS S 129), als es nach § 3 EGGVG und § 3 EGZPO die Möglichkeit gehabt hätte, die Sondergerichtsbarkeit auf die ordentlichen Gerichte zu übertragen und dementsprechend auch die Revision beim Reichsgericht zuzulassen. Der Auffassung des Oberlandesgerichts Köln aaO, der deutsche Gesetzgeber habe den dreistufigen Instanzenzug nur deshalb nicht eingeführt, weil er ihm kraft völkerrechtlicher Abmachung nicht einführen durfte, kann nicht zugestimmt werden. Die vertragsschließenden Staaten hätten vielmehr - nach Streichung des Art 41 des preußischen Entwurfs - ebenso wie die Niederlande eine dritte Instanz in Rheinschiffahrtssachen zulassen können. Gegen die von dem "Hoge Raad" in den Niederlanden in Rheinschiffahrtssachen für sich in Anspruch genommene Nachprüfungsmöglichkeit sind in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt niemals Bedenken geäußert oder Beschwerden erhoben worden.

5) Die gleiche Rechtssituation hat sich für die Schweiz ergeben. Die Schweiz gehört zwar nicht zu den Unterzeichnerstaaten der Mannheimer Akte; sie ist aber seit dem 21. Juni 1920 in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertreten. Am 26. Januar 1923 legte der Kanton Basel-Stadt dem Schweizer Bundesrat den Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Artikel 33-40 der Mannheimer Akte vor. Das Justizdepartement und auch der Schweizer Delegierte bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt waren der Ansicht, daß man nicht von der Schweizer Gerichtsorganisation abweichen solle und daß es angebracht sei, das Recht, den Bundesgerichtshof anzurufen, beizubehalten (Chiesa, "Le regime international du Rhin et la participation de la Suisse" 1952, S 113 ff). Nachdem der Schweizer Bundesrat dem Gesetzentwurf am 23. August 1923 grundsätzlich zugestimmt hatte, genehmigte der Große Baseler Rat am 13. März 1924 dieses Kantongesetz, das die Möglichkeit der Revision gegen Berufungsurteile in Rheinschiffahrtssachen vorsieht (§ 5 Abs 2 des Gesetzes). Die Schweiz, die den Inhalt der Mannheimer Akte als auch für sie verbindlich anerkennt, hält dieses Gesetz offenbar mit der in der Mannheimer Akte für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit getroffene Regelung für vereinbar. Das Kantongesetz ist unverändert bestehen geblieben. Mag die danach gegebene Möglichkeit, Revision einzulegen, bisher noch nicht praktisch geworden sein, so ändert dies nichts an der Tatsache, daß das Fortbestehen der kantonalen Regelung nicht als eine Verletzung der in der Mannheimer Akte für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit festgelegten Grundsätze angesehen wird.

6) Frankreich hat nach der Mainzer Konvention durch Gesetz vom 21. April 1832 - ebenso wie Preußen - die Zweistufigkeit des Instanzenzuges eingeführt. Artikel 7 dieses

Gesetzes lautet: "Aucun recours en cassation n'est ouvert contre les jugements des juges des droits de navigation". Dieses Gesetz ist auch nach der Konvention von Mannheim nicht umgearbeitet worden und heute noch in Kraft. Die von den Beklagten in Bezug genommenen Ausführungen von Niboyet in "La Navigation du Rhin" vom 10. November 1923, S 12, und in "Répertoire Pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace-Lorraine" V^o Tribunaux pour la Navigation du Rhin - n^o 15 lassen nicht erkennen, daß er eine dritte Instanz nach der Mannheimer Akte für schlechthin unzulässig hält. Er führt u.a. aus, daß der Kassationshof für die Einheit der Rechtsprechung in Rheinschiffahrtssachen nicht zu sorgen brauche, da diese Rechtseinheit bereits hinreichend durch die beiden allein zuständigen Gerichte erster und zweiter Instanz in Straßburg gesichert sei. Diese Ausführungen könnten sogar dafür sprechen, daß N [REDACTED] die Einschaltung des Kassationshofes dann für zweckmäßig und auch wohl für zulässig halten würde, wenn die Rechtseinheit auf andere Weise nicht gewährleistet werden könnte.

7) Für den deutschen Gesetzgeber ist die Wahrung der Rechtseinheit bei der Einführung des dreistufigen Instanzenzuges in Rheinschiffahrtssachen entscheidend gewesen. Anders als in Frankreich gibt es in der Bundesrepublik Deutschland zwei Rheinschiffahrtsobergerichte, die Oberlandesgerichte Köln und Karlsruhe, so daß die Einheitlichkeit der Rechtsprechung in Rheinschiffahrtssachen nicht ohne weiteres gewahrt erscheint. Da aber gerade auch für die Beurteilung von Kollisionsfällen, die für die Rechtsprechung in Schiffahrtssachen von besonderer Bedeutung sind, praktisch dieselben Vorschriften und Rechtsgrundsätze anzuwenden sind, mag die Kollision auf dem Rhein oder auf einem anderen Binnengewässer stattgefunden haben, bleibt auch insoweit eine einheitliche

Rechtsprechung erstrebenswert. Interessierte Verbände, u.a. der Zentralverein für die deutsche Binnenschifffahrt e.V., haben bereits während der Beratungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung ihre Bedenken gegen einen dreistufigen Rechtszug geltend gemacht und sich für die Ausschließung der Revision in Rheinschifffahrtssachen eingesetzt. In den bereits angeführten Schreiben vom 29. März 1951 und 11. Dezember 1951 (BJM 7.470/4 - 10 770/51 und 14 672/51) hat sich der Bundesminister der Justiz gegenüber den aus der Mannheimer Akte hergeleiteten völkerrechtlichen Bedenken auf Artikel 38 Abs 3 sowie auf die holländische und die schweizerische Regelung berufen. In dem Schreiben vom 11. Dezember 1951 hat der Bundesminister der Justiz außerdem den übrigen Bedenken, die gegen die Zulassung der Revision erhoben worden sind, das dringende rechtspolitische Interesse an der Einheitlichkeit der deutschen Rechtsprechung auch in Rheinschifffahrtssachen gegenübergestellt. Aus diesen Erwägungen hat es der Bundesminister der Justiz abgelehnt, die Aufnahme einer die Revision in Rheinschifffahrtssachen ausschließenden Vorschrift vorzuschlagen. Der Auffassung der Bundesregierung haben sich sämtliche an der Gesetzgebung mitwirkenden Organe angeschlossen. Der Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht hat - mit hier nicht interessierenden Änderungsvorschlägen - dem Bundestag die Annahme des Regierungsentwurfs empfohlen. Im Bundesrat hat der Berichterstatter Staatssekretär B. [REDACTED] in der 80. Sitzung vom 14. März 1952 (Sitzungsberichte des Bundesrats 1952 Nr 80 S 115) ausgeführt: "Der von Rheinschifffahrtsschiffkreisen vorgebrachte Wunsch, entgegen dem Regierungsentwurf die Beschränkung auch des nationalen Rechtsschutzes in zivilprozessualen Rheinschifffahrtssachen auf zwei Instanzen aufrecht zu erhalten, hat im Rechtsausschuß nach eingehender Erörterung keine Zustimmung gefunden. Der Ausschuß ist vielmehr mit der Bundesregierung der Ansicht, daß die

Dreistufigkeit des zivilprozessualen Instanzenzuges, die bestehen bleiben soll, auch den Parteien in Rheinschiffahrtssachen schon um der Rechtseinheit willen nicht vor-
enthalten bleiben kann". Bundesrat und Bundestag haben diese Regelung einhellig gebilligt.

Das Oberlandesgericht Köln (aaO) führt demgegenüber aus, angesichts der starken historischen Gründe, die dafür sprächen, daß die Mannheimer Akte nach deutscher Auffassung nur die zweistufige Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit wolle, könne § 14 Abs 1 des Gesetzes nicht dahin verstanden werden, "daß diese bisher als rechtens empfundene Regelung ohne ausdrückliche Erwähnung im Gesetz abgeschafft worden sei, ... der Gesetzgeber habe sich nicht entschieden". Diese Auffassung wird nicht nur durch den Wortlaut des Gesetzes (§ 14 Abs 1), sondern auch durch die angeführten Gesetzesmaterialien, insbesondere aber auch durch das Ergebnis der Verhandlungen zu Art 41 des preußischen Entwurfs von 1867, eindeutig widerlegt.

8) Auch die weiteren Bedenken, die die Beklagten gegen die Zulässigkeit der Revision aus den von den deutschen Kostengesetzen und der Zivilprozeßordnung abweichenden Bestimmungen der Mannheimer Akte über Gebührenfreiheit und Vollstreckbarkeit herzuleiten versuchen, sind nicht begründet.

Nach § 14 Abs 1 BinnSchVerfG hat die Mannheimer Akte in jeder Hinsicht den Vorrang vor abweichenden deutschen Vorschriften. Nach Art 39 der Mannheimer Akte dürfen im richterlichen Verfahren in Rheinschiffahrtsangelegenheiten weder Stempelpapiere verwendet noch Gebühren verlangt werden. Dies gilt nicht nur für die beiden ersten Instanzen, sondern auch für das Verfahren vor dem Revisionsgericht, ohne daß es insoweit einer ausdrücklichen zusätzlichen Vorschrift über Gerichtskostenfreiheit im Gerichtskostengesetz bedurfte.

Nach Art 40 Abs 1 der Mannheimer Akte sollen Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte eines Uferstaates in jedem anderen Rheinuferstaat unter Beobachtung der in demselben vorgeschriebenen Form vollstreckbar sein. Diese Vorschrift ist sinngemäß auf die vom Bundesgerichtshof gefällten Entscheidungen anzuwenden, durch die Urteile der Rheinschiffahrts(ober)gerichte abgeändert oder ersetzt werden. Sollte die Vollstreckung, obwohl der Bundesgerichtshof in letzter Instanz zur Entscheidung in der Rheinschiffahrtsangelegenheit berufen war, in anderen Rheinuferstaaten auf Schwierigkeiten stoßen, so wird es gegebenenfalls Sache der zuständigen Bundesstellen sein, diese Schwierigkeiten zu überwinden.

9) Schließlich sind auch die Bedenken, die die Beklagten aus dem Nebeneinanderbestehen eines zweistufigen, bei der Zentralkommission auslaufenden und eines dreistufigen, beim Bundesgerichtshof endenden Verfahrens herleiten wollen, nicht gerechtfertigt. Die unterliegende Partei hatte schon immer die Wahl zwischen der Berufung an die Zentralkommission und der Berufung an das nationale Obergericht. Soweit das Recht des Uferstaates gegen die Entscheidungen des Berufungsgerichts ein weiteres Rechtsmittel zuläßt, werden drei Instanzen eröffnet. Eine solche Möglichkeit folgt zwangsläufig daraus, daß nach der Wahl der unterliegenden Partei die Zentralkommission oder das nationale Obergericht mit einer sich aus der nationalen Rechtsmittelregelung ergebenden Möglichkeit einer dritten Instanz angerufen werden kann. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern eine solche Konsequenz unannehmbar sein soll.

Nach alledem war die von der Klägerin form- und fristgerecht eingelegte Revision für zulässig zu erachten.

II. Das Berufungsgericht ist mit dem Rheinschiffahrtsgericht zu dem Ergebnis gelangt, daß dem Zweitbeklagten kein für den Unfall ursächlicher nautischer Fehler vorzuwerfen sei. Für den Unfall sei allein "R [REDACTED] H [REDACTED]" verantwortlich, weil "H [REDACTED]" mit seinem Anhang "C [REDACTED]" das Abfahrt- und Wendemanöver nach § 47 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 18. Januar 1939 (RhSchPVO aF; RGBL II, 41) habe einleiten und durchführen dürfen; für "R [REDACTED] H [REDACTED]" habe die Pflicht bestanden, die Durchführung des Wendemanövers abzuwarten und zurückzubleiben.

1) Unter Hinweis auf seine ständige Rechtsprechung lehnt das Berufungsgericht für die Beurteilung der Zulässigkeit des Wendemanövers des Zweitbeklagten die Anwendung des § 46 RhSchPolVO aF ab. Nach dieser Vorschrift dürfen Fahrzeuge bei ihrer Abfahrt nicht in den Kurs eines anderen in Fahrt befindlichen Fahrzeuges hineinfahren oder dessen Bewegungen stören (Nr 1). Fahrzeuge, die den Weserlauf überqueren, müssen sich hierbei von berg- oder talwärts fahrenden Fahrzeugen so weit entfernt halten, daß sie nicht ihren Kurs ändern oder ihre Geschwindigkeit vermindern müssen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden (Nr 2). § 47 RhSchPolVO aF befaßt sich mit dem Wenden. Nach dieser Vorschrift ist das Wenden nur in einer solchen Entfernung von anderen Fahrzeugen erlaubt, daß daraus eine Gefahr nicht entstehen kann (Nr 1). Wenn die Strecke unübersichtlich ist oder der übrige Verkehr durch das beabsichtigte Manöver gestört oder behindert werden kann, müssen Schleppzüge und einzelne Fahrzeuge, mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge, vor dem Wenden das beabsichtigte Manöver durch Zeichen ankündigen und zwar durch "einen langen Ton, einen kurzen Ton", wenn sie über Steuerbord wenden wollen, durch "einen langen Ton, zwei kurze Töne", wenn sie über Backbord wenden wollen (Nr 2). Sobald das in Nr 2 vorge-

schriebene Zeichen gegeben wird, muß jedes andere Fahrzeug seine Geschwindigkeit so weit vermindern, daß das Wenden ohne Gefahr geschehen kann (Nr 3).

Das Berufungsgericht versteht unter "Wenden" im Sinne des § 47 aF nicht nur das Umdrehmanöver der durchgehenden Schifffahrt, sondern auch das Manöver, das ein bisher stillliegendes Schiff bei der Abfahrt durchführt, um in die entgegengesetzte Richtung zu fahren. Das Berufungsgericht wertet die in § 47 aF gegebene spezielle Vorschrift für den Wendenden als eine Einschränkung des in § 46 Nr 1 aF enthaltenen Störverbots ebenso wie des in § 46 Nr 2 aF enthaltenen Querfahrverbots und führt hierzu aus, der Stilllieger, der bei der Abfahrt wenden wolle, dürfe, sofern er dabei die Voraussetzungen des § 47 aF beachte, sowohl den Kurs anderer Fahrteilnehmer entgegen der Vorschrift des § 46 Nr 1 aF stören, wie auch entgegen der Vorschrift des § 46 Nr 2 aF eine Querfahrt insoweit durchführen, als sie bei größtmöglicher Beschränkung seines Drehkreises für die Durchführung seines Wendemanövers notwendig sei. Das Umdrehen des H-Zuges sei ein Wendemanöver, dessen Zulässigkeit sich somit nach § 47 aF und nicht nach § 46 aF beurteile. Nur wenn die Voraussetzungen des § 47 aF bei der Durchführung des Wendemanövers nicht vorgelegen hätten oder nicht beachtet worden wären, seien die Bevorrechtigungen, die § 47 aF unter bestimmten Voraussetzungen (§ 47 Nr 2 aF) dem Wendenden zu Lasten des übrigen Verkehrs (§ 47 Nr 3 aF) einräume, nicht gegeben; alsdann träten die allgemeinen Regeln, also auch die Verbote des § 46 Nr 1 und 2 aF wieder in Kraft. Das Berufungsgericht verweist für seine ständige Rechtsprechung u.a. auf die veröffentlichten Urteile vom 20. März 1952 - 3 U 58/51 - in ZfB 1952, 166 und vom 18. September 1952 - 3 U 16/51 - in ZfB 1953, 135. Dafür, daß diese Auslegung der §§ 46,

47 aF auch die Billigung des Reichsgerichts gefunden habe, verweist das Berufungsgericht auf die Urteile vom 4. Juli 1944 - I 109/43 - (die in DR 1945, 29 abgedruckten Leitsätze dieses Urteils lassen eine Stellungnahme zu § 46 aF nicht erkennen) und vom 19. Oktober 1943 - I 42/43 - in RGZ 172, 92 (vgl. zu der Rechtsprechung im einzelnen Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 2. Aufl 1955 S 208 ff).

Die Revision wendet sich unter Bezugnahme auf die Ausführungen van Koolwijk's in ZfB 1951, 193 ff gegen die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts und meint, daß hier ein Fall des § 46 aF vorliege. Das mit der Abfahrt beginnende Wenden zu Tal müsse, weil sein Zeitpunkt beliebig bestimmbar sei, aus Sicherheitsgründen nach § 46 Nr 1 aF beurteilt werden. § 47 aF könne dagegen nicht für abfahrende Schiffe, die sogleich mit dem Wenden beginnen wollten, sondern erst dann angewendet werden, wenn das abfahrende Schiff die Fahrt zunächst bergwärts aufgenommen, sich in den Verkehr bergwärts eingegliedert habe und dann erst mit dem Wendemanöver beginne. Das Berufungsgericht hat in der bereits angeführten Entscheidung vom 18. September 1952 (ZfB 1953, 135) die Ansicht van Koolwijk's mit eingehender Begründung abgelehnt und u.a. darauf hingewiesen, daß der Begriff des Wendens schon nach dem Sprachgebrauch auch das Wenden zu Tal umfasse; im Bereich von Hafenmündungen sowie der Lösch- und Liegeplätze würden auch unerträgliche Verzögerungen eintreten, wenn das Wenden zu Tal der Vorschrift des § 46 Nr 1 aF unterstellt werde. Diese Auffassung des Berufungsgerichts verdient den Vorzug vor der von der Revision verfochtenen Auslegung der §§ 46, 47 aF.

Die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts ist umso unbedenklicher, als sie für den vorliegenden Fall in der Neuregelung des § 47 Nr 2 der Rheinschifffahrt-

polizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 (RhSchPolVO nF, BGBl II, 1411) eine Bestätigung gefunden hat (vgl hierzu Wassermeyer aaO S 224-226). Nach § 47 nF ist das Wenden zu Tal nur erlaubt, wenn dieses Manöver ausgeführt werden kann, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen werden, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Das beabsichtigte Manöver ist erforderlichenfalls durch Schallzeichen anzukündigen (Nr 1). Abweichend von Nr 1 finden auf Reeden und bei der Abfahrt von den üblichen Lade- und Löschplätzen - im vorliegenden Fall handelt es sich um die D [REDACTED] - beim Wenden zu Tal die Bestimmungen des § 46 nF über das Wenden zu Berg (Aufdrehen) entsprechende Anwendung. Nach § 46 nF ist das Wenden zu Berg nur gestattet, wenn der übrige Verkehr dies zuläßt (Nr 1). Ist die Strecke unübersichtlich oder werden andere Fahrzeuge durch das beabsichtigte Manöver gezwungen, ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern, so müssen Fahrzeuge, die zu Berg wenden wollen, ihre Absicht rechtzeitig durch Schallzeichen ankündigen (Nr 2). Sobald das Zeichen nach Nr 2 gegeben wird, müssen die anderen Fahrzeuge, sofern dies nötig und möglich ist, ihre Geschwindigkeit so weit vermindern und ihren Kurs in der Weise ändern, daß das Wenden ohne Gefahr geschehen kann (Nr 3). Damit gelten praktisch die gleichen Rechtsregeln, die das Berufungsgericht im vorliegenden Fall mit § 47 aF angewendet hat. Die Novelle hat in § 47 Nr 2 nF dem Bedenken des Berufungsgerichts, das eine unterschiedliche Behandlung des Wendens zu Tal gerade auch deswegen abgelehnt hat, weil dadurch auf belebten Reeden und Liegeplätzen untragbare Zeitverluste eintreten müßten, Rechnung getragen, indem es beim Wenden zu Tal auf Reeden sowie den üblichen Lade- und Löschplätzen der durchgehenden Schifffahrt die Rücksichtnahme des § 46 Nr 3 nF (entsprechend § 47 Nr 3 aF) auferlegt.

2) Das Berufungsgericht weist darauf hin, daß auf der belebten D [REDACTED] um die fragliche Zeit - zwischen 7 und 8 Uhr - nicht nur "R [REDACTED] H [REDACTED]", sondern auch andere Schiffe naturgemäß die Reise aufnehmen wollten und daß deshalb Wendemanöver von vornherein in Rechnung zu stellen waren. Bei dieser Sachlage ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht "R [REDACTED] H [REDACTED]" für verpflichtet hält, die in § 47 Nr 3 aF festgelegte Rücksichtnahme zu üben und seine Geschwindigkeit so weit zu vermindern, daß das Wenden ohne Gefahr hätte geschehen können. Zutreffend führt das Berufungsgericht aus, bei § 47 aF müßten die Nummern 1 und 5 zusammen betrachtet und gewertet werden. Daraus ergebe sich, daß ein Wendemanöver nur dann verboten sei, wenn unter Berücksichtigung der für andere Verkehrsteilnehmer aus Nr 47 Nr 3 aF bestehenden Pflichten nach allgemeiner nautischer Erfahrung die nicht fernliegende Möglichkeit eines Unfalles bestehe. Das Berufungsgericht spricht hier von "unvermeidbarer Gefahrenlage". Dagegen hält es ein Wendemanöver für erlaubt, das nur eine "vermeidbare" Gefahrenlage schafft; ihr könne der durch das Wenden gestörte oder behinderte andere Verkehrsteilnehmer durch Herabsetzung der Geschwindigkeit begegnen, wozu er im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren nach § 47 Nr 3 aF ausdrücklich verpflichtet sei. Demnach sei für die Zulässigkeit des Wendemanövers des Zweitbeklagten entgegen der Auffassung der Klägerin nicht schlechthin entscheidend, ob dadurch der Kapitän von "R [REDACTED] H [REDACTED]" zur Fahrtverminderung oder Kursänderung veranlaßt werden würde. Da der Zweitbeklagte sein Manöver unter zweimaliger Abgabe des in § 47 Nr 2 aF vorgeschriebenen Signals angekündigt hätte, komme es für die Zulässigkeit seines Wendemanövers nur darauf an, ob das Wenden des Zweitbeklagten in einer Entfernung von "R [REDACTED] H [REDACTED]" durchgeführt worden sei, bei der "R [REDACTED] H [REDACTED]" dem Wende-

manöver durch entsprechende Verminderung der Geschwindigkeit hätte Rechnung tragen und damit seiner Pflicht aus § 47 Nr 3 aF hätte genügen können.

Die gegen diese rechtliche Wertung des § 47 nF gerichteten Ausführungen der Revision können keinen Erfolg haben. Die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts steht auch durchaus im Einklang mit den vom Reichsgericht in der Entscheidung RGZ 172, 32 zu §§ 47, 4 aF dargelegten Rechtsgrundsätze (Wassermeyer aaO S 209 ff).

3) Das Berufungsgericht stellt fest, daß "R [REDACTED] H [REDACTED]" noch gut 400 m oberhalb des H [REDACTED]-Zuges in Höhe der Diergardtkribbe war, als der Zweitbeklagte mit dem Wendemanöver unter Abgabe der vorschriftsmäßigen Wendesignale begann. Nach Ansicht des Berufungsgerichts gibt diese Entfernung genügend objektive Anhaltspunkte dafür, wie "R [REDACTED] H [REDACTED]" sich hätte richtig verhalten können. Bei einer von ihm sofort in Rechnung zu stellenden Entfernung von rund 400 m hätte der Kapitän von "R [REDACTED] H [REDACTED]" bei Abgabe der Wendesignale sofort die Fahrgeschwindigkeit herabsetzen müssen, um hinter dem H [REDACTED]-Zug zurückbleiben zu können. Eine solche Vorsicht habe der Kapitän von "R [REDACTED] H [REDACTED]" aber deswegen nicht walten lassen können, weil er infolge des Motorengeräusches des eigenen Schiffes nicht in der Lage gewesen sei, akustische Wendesignale überhaupt zuverlässig wahrzunehmen. Die Aufstellung eines Ausgucks vorn auf dem Schiff wäre daher unerlässlich gewesen. Aus dem weiteren Unfallverlauf ergebe sich, daß das Nichtvernehmen des akustischen Wendesignals zu der Außerachtlassung der nach § 47 Nr 3 aF gebotenen sofortigen Fahrtverlangsamung geführt habe. Der Kapitän von "R [REDACTED] H [REDACTED]" habe sich auf den Haniel-Zug in seiner Fahrweise erst eingestellt, als er ihn gesehen habe. Das sei aber erst kurz oberhalb

des H[REDACTED]-Zuges in einem Zeitpunkt geschehen, als "H[REDACTED] XVI" den Kopf schon zu Tal genommen hätte und der Kahn "C[REDACTED]" dwars zum Strom gelegen habe. Als der Kapitän von "R[REDACTED] H[REDACTED]" den nach seiner Angabe "plötzlich herausschießenden" K[REDACTED] gesehen habe, habe er sich veranlaßt gesehen, sofort Achtungssignale zu geben und zurückzuschlagen und seinen Matrosen anzuweisen, mit einem Reibholz nach vorn zu laufen, um die Folgen einer drohenden Anfahrung gegen "C[REDACTED]" abzumildern. Diese erst bei optischer Wahrnehmung des H[REDACTED]-Zuges einsetzenden Maßnahmen auf "R[REDACTED] H[REDACTED]" seien aber zu spät gekommen, um den nunmehr entstehenden Kursschwierigkeiten zu entgehen. Alle diese Schwierigkeiten hätten jedoch ohne weiteres vermieden werden können, wenn der Kapitän von "R[REDACTED] H[REDACTED]" sich schon 400 m oberhalb an der Diergardtkribbe auf das Wendemanöver eingestellt hätte. Etwas anderes könne auch nicht aus dem von der Klägerin vorgelegten Kontrollstreifen entnommen werden, aus dem lediglich zu entnehmen sei, daß "R[REDACTED] H[REDACTED]" plötzlich seine Geschwindigkeit abgestoppt habe, wobei angenommen werden müsse, daß dies erst kurz oberhalb von Kahn "C[REDACTED]" und nicht schon in Höhe der Diergardtkribbe geschehen sei.

Auf Grund dieser tatsächlichen Würdigung des Sachverhalts kommt das Berufungsgericht zu dem Ergebnis, daß der Kapitän von "R[REDACTED] H[REDACTED]" es schuldhaft unterlassen habe, dem Wendesignal von "H[REDACTED]" Rechnung zu tragen. Der Zweitbeklagte habe bei der Ausführung seines Wendemanövers einen solchen Verstoß des Kapitäns von "R[REDACTED] H[REDACTED]" gegen § 47 Nr 3 aF nicht in Rechnung zu stellen brauchen, sondern darauf vertrauen können, daß, nachdem er sein Wendesignal abgegeben hätte, "R[REDACTED] H[REDACTED]" sofort die Fahrt verlangsamten und

hinter ihm bleiben werde. Demnach sei das Wendemanöver nicht zu beanstanden.

Diese Würdigung des festgestellten Sachverhalts läßt keinen Rechtsfehler erkennen.

4) Die Revision wendet sich mit mehreren Rügen aus § 286 ZPO gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, das Motorschiff "R [REDACTED] H [REDACTED]" hätte, als es sich bei dem durch Wendesignal angezeigten Beginn des Wendemanövers 400 m oberhalb des H [REDACTED]-Zuges befunden habe, durch sofortige Fahrtverlangsamung den Unfall vermeiden können.

a) Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß der Zweitbeklagte die Lage des 400 m entfernten "R [REDACTED] H [REDACTED]" nicht hinreichend habe beurteilen können. Er habe keinesfalls übersehen können, wie groß das herankommende Schiff war und wieviel es geladen hatte. Diese Umstände seien aber für die Frage entscheidend, ob der Talfahrer in der Lage sein werde, seine Fahrt noch rechtzeitig so zu vermindern, daß keine Gefahrenlage entstehen werde. Weiter habe das Berufungsgericht nicht berücksichtigt, daß "R [REDACTED] H [REDACTED]" notwendigerweise in den Hang habe gedrängt werden müssen und damit in schwere Gefahr habe kommen können.

Die Rüge kann keinen Erfolg haben, weil die Klägerin niemals behauptet hat, daß sie aus irgendwelchen - von ihr darzulegenden - Gründen auf eine Entfernung von 400 m hin nicht mehr in der Lage gewesen wäre, durch sofortige Verlangsamung der Fahrt den Unfall zu vermeiden. Wäre dies rechtzeitig geschehen, so hätte "R [REDACTED] H [REDACTED]" hinter dem H [REDACTED]-Zug bleiben können. In diesem

Fall wäre "R [REDACTED] H [REDACTED]" auch nicht "notwendigerweise in den Hang gedrängt" worden. Diese Gefahr ist vielmehr nur dadurch entstanden, daß der Kapitän von "R [REDACTED] H [REDACTED]" das Wendesignal nicht beachtet hat und deshalb erst viel zu spät auf den H [REDACTED]-Zug aufmerksam geworden ist und nunmehr nach seiner Behauptung durch Zurückschlagen versuchen mußte, einen Zusammenstoß zu vermeiden.

b) Ungerechtfertigt ist auch die weitere Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß es bei "H [REDACTED]" sich nicht um ein Einzelschiff, sondern um einen Schleppzug von ungefähr 130 m Gesamtlänge gehandelt habe. "R [REDACTED]" habe mit einer Geschwindigkeit von 9-10 stkm die Entfernung bis zum Ort der Abfahrt des H [REDACTED]-Zuges in 2 1/2 Minuten zurücklegen können. Ein Schleppzug von 130 m Länge habe bei einem Wendemanöver in dieser Zeit das Fahrwasser für "R [REDACTED] H [REDACTED]" nicht freimachen können. Dem ist mit dem Berufungsgericht auf Grund des festgestellten Sachverhalts wiederum entgegenzuhalten, daß "R [REDACTED] H [REDACTED]" seine Fahrt vorher entsprechend hätte verlangsamen und hinter dem H [REDACTED]-Zuge bleiben können und müssen.

c) Die Klägerin kann auch aus der angeblichen Nichtberücksichtigung ihrer Behauptung, "R [REDACTED] H [REDACTED]" habe ab Kupferhütte nur mit 220 Umdrehungen gelaufen und sich überhaupt nur mit langsamer Fahrt bewegt, keinen Verstoß gegen § 286 ZPO herleiten. Die Klägerin hat nämlich gegenüber dem Vorwurf der Beklagten, die Geschwindigkeit nach Abgabe des Wendesignals nicht vermindert zu haben, niemals geltend gemacht, daß ihr eine weitere Verlangsamung der Fahrt nicht mehr möglich gewesen wäre, und daß "R [REDACTED] H [REDACTED]" bei weiterer Verminderung der Geschwindigkeit die Steuerfähigkeit verloren hätte. Nach dem von der Klägerin vorgelegten Schreiben der Firma Gebrüder S [REDACTED] AG vom 28. Februar 1952 be-

trägt die Leistung bei 220 Umdrehungen in der Minute 185 PS und bei 180 Umdrehungen in der Minute 102 PS (volle Kraft: 340 Umdrehungen mit 680 PS). Aus dem von der Klägerin vorgelegten Maschinenkontrollstreifen ergibt sich auch nicht, daß "R [REDACTED] H [REDACTED]" die Fahrt von der Kupferhütte bis zum Zurückschlagen überhaupt weiter ermäßigt hat. Die Beklagten behaupten, daß ohne Gefährdung der Steuerfähigkeit ein Heruntergehen auf 120 Umdrehungen in der Minute möglich gewesen wäre. Nach dem Vorbringen der Klägerin hatte das Berufungsgericht jedenfalls keinen Anlaß für die Annahme, daß die Schiffsführung des "R [REDACTED] H [REDACTED]" die Fahrgeschwindigkeit ohne Gefährdung der Steuerfähigkeit nicht mehr hätte vermindern können. Festgestelltmaßen hat "R [REDACTED] H [REDACTED]" die Fahrgeschwindigkeit nur deshalb nicht herabgesetzt, weil der Kapitän das Wendesignal überhört hat und deshalb auch den H [REDACTED]-Zug erst zu spät gesehen hat.

d) Zu Unrecht rügt die Klägerin in diesem Zusammenhang nach § 286 ZPO schließlich noch, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß das immer gefährliche Rückwärtsschlagen notwendig geworden sei und daß im übrigen hierdurch eine etwaige Unterlassung einer Fahrtverlangsamung mehr als ausgeglichen sein müßte. Die mit dem Rückwärtsschlagen verbundene Gefahr hätte aber nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt ohne weiteres vermieden werden können, wenn der Kapitän des "R [REDACTED] H [REDACTED]" pflichtgemäß rechtzeitig die Fahrt verlangsamt hätte; in diesem Fall wäre das Rückwärtsschlagen nicht nötig gewesen. Die Behauptung der Klägerin, "selbst bei sofortiger Fahrtverminderung wäre mit höchster Wahrscheinlichkeit eine schwierige Lage entstanden", ist durch die tatsächliche Feststellung des Berufungsgerichts widerlegt. Die "Gefährdung" ist

nur darauf zurückzuführen, daß der Kapitän von "R [REDACTED]
H [REDACTED]" trotz des Wendesignals die Fahrgeschwindigkeit
nicht vermindert hat.

5) Nach dem vom Berufungsgericht festgestellten
Sachverhalt ist auch die Verneinung jeglichen Mitver-
schuldens des Zweitbeklagten aus Rechtsgründen nicht
zu beanstanden.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge
aus § 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Wilde

Birnback

Bock

Christoph

Nörr