

BGE 74 I 336

Bundesgericht (BGE), 1948-06-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_74_I_336

FR: ATF 74 I 336

IT: DTF 74 I 336

Volltext

336 Verwaltungs. und Disziplinarrecht. vivente il padre stipulata nell'atto 14 dicembre 1947, e non per quanto concerne la futura eredita del loro genitore. ' Una siffatta dichiarazione non e mla rinuncia ereditaria e non richiede per la sua validita una forma speciale. Il Tribunale federale pronuncia: " -n ricorso e accolto e la queralata decisione e annullata. III. SOZIAL VERSICHERUNG ASSURANCES SOCIALES 63. Urteil vom 25. Juni 1948 i. S. Basler Rheischifflahrt- Aktiengesellschaft gegen Bundesamt fÖl' Sozialversicherung. Oblig~Ori8che UntallvB!'Biche~ng: Die Besatzungen der schweizerischen Rhemsc4iffe. smd durchweg der schweizerischen obligatorischen Unfallversicherung unterstellt. A88Urance.-accidents Obligatoil'1'6 :L'equipage des navires suisses du Rhin est soumis sans restrictions a l'assurance.accidents obligatoire. . A88icu~azif?ne obligatoria contro gZ'infortuni: L'equipaggio delle naVI SVIZzere del Reno e sottoposto senza limitazioni all'assi- curazione obbligatoria contro gl'infortuni. .Ä.. - Die Beschwerdeführerin betreibt den Personen- und Gütertransport auf dem Rhein und die damit verbun- denen Lagergeschäfte. Sie besitzt Schiffe, die nur auf der schweizerischen Strecke des Rheins verkehren und solche die den ganzen Strom vom Basler Rheinhafe~ an abwä~ und die Kanäle des Rheinbeckens befahren. Sie wurde für den Schiffahrts- und Lagerbetrieb der sch~eizerischen obligatorischen Unfallversicherung unterstellt. Von den beim Gütertransport (Schleppschiffahrt) beschäftigten An- gestellten und Arbeitern galten in der ersten Zeit nach einer Vereinbarung mit der SUVAL nur diejenigen als versichert, die in der Schweiz wohnten und deren Abwesen- heit im Ausland jeweils sechs Monate nicht überschritt. Sozialversicherung. N0 63. 331 Mit Verfügung vom 2. September 1946 unterstellte indessen die SUV AL sämtliche Schiffsleute der Gesellschaft ohne Einschränkung der Versicherung, unbekümmert- darum, ob die Schiffe, auf denen sie arbeiten, regelmässig oder nur zuweilen oder überhaupt nicht bis nach Basel hinauf fahren. Die Ausdehnung wurde damit begründet, dass in den Rheinuferstaaten infolge des Krieges die Rechtslage inbe- zug auf die Sozialversicherung unabgeklärt sei. B. - Auf Rekurs der Gesellschaft bestätigte das Bundes- amt für SozialverSicherung am 10. April 1947 die neue Verfügung der SUVAL. Es nahm an, auch die Besatzungen der vorzugsweise den ausländischen Rhein befahrenden Schiffe der Gesellschaft seien, kraft Zugehörigkeit zu einem versicherungspflichtigen Betrieb (Art. 60 Ziff. 3 litt. b KUVG) , der schweizerischen obligatorischen Unfallver- sicherung teilhaftig; denn auch diese Schiffe seien Betriebs- teile (Art; 4 der Verordnung I über die Unfallversicherung) und gälten übrigens, wenn nicht de iure, so doch praktisch als Schweizerboden. Jedenfalls seien ihre Mannschaften bloss « vorübergehend im Ausland beschäftigt» (Art. 61 Abs. 1 KUVG). Das territoriale Schwergewicht ihrer Tätigkeit liege in der Schweiz. Von Basel aus stelle die Gesellschaft die Kapitäne an, und daselb, st nähmen diese ihre Aufträge für die Fahrten entgegen; auch die Be- zahlung werde von dort aus vorgenommen. Wenn sich die Schiffsleute auch länger auf deutschen, französischen, bel- gischen oder holländischen Gewässern als auf dem

Schweizer Rhein aufhielten, so hätten sie doch mit keinem der durchfahrenen Länder so enge Beziehungen wie mit der Schweiz. Die angefochtene Unterstellung sei um so mehr gerechtfertigt, als der Anteil der Schweizer Reedereibetriebe an der Rheinschifffahrt und auch die Zahl der schweizerischen Schiffsleute stark angewachsen sei, während andererseits wichtige Voraussetzungen der bisherigen Ordnung weggefallen seien, vor allem die deutsche Sozialversicherung mit ihrem Anspruch auf Einbezug aller den deutschen Rhein befahrenden Schiffsbesatzungen. Die Be- 22 AS 74 I - 1948 338 Verwaltungs- und Disziplinarrecht. fürchtungen der Rekurrentin, die neue Regelung könnte internationale Verwicklungen zur Folge haben, seien über- trieben, zumal da für die Rheinschifffahrt teils gemäss internationalen Abmachungen (z. B. nach dem Abkommen zwischen der Schweiz und den Niederlanden betreffend Betriebsunfallversicherung vom 27. Januar 1937), teils Übungsgemäss der Grundsatz der Versicherung nach dem Gesetz des Landes des Betriebssitzes gelte. Auch sei die SUV AL bisher bei der Feststellung der Schäden aus Unfällen bei der Rheinschifffahrt im Ausland und bei der Erledigung der daherigen Ansprüche nicht auf nennens- werte prakt~che Schwierigkeiten gestossen. O. - Die Basler Rheinschifffahrt-Aktiengesellschaft führt Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit dem Antrag, den Ent- scheid des Bundesamtes für Sozialversicherung g;;tnz oder zum mindesten für die nie in der Schweiz beschäftigten Auslandsschiffer aufzuheben. Sie führt aus, nach Art. 60, 61 KUVG sei nicht versichErt, wer ausschliesslich oder regelmäs~ im Ausland beschäftigt sei. Einzelne ihrer Auslandsschiffer seien aber überhaupt nie, die andern nur vorübergehend, durchschnittlich bloss zwanzig Tage im Jahr, innerhalb der schweizerischen Landesgrenzen tätig. Ein Rheinschiff unter Schweizerflagge stelle kein Inland im Sinne des KUVG dar, auch nicht « praktisch », da die SUV AL nur in der Schweiz amtliche Untersuchungen über Hergang und Folgen eines Unfalls durchführen könne. Wäre auf den territorialeq Schwerpunkt der Beschäftigung der Auslandsschiffer abzustellen, so läge er im Ausland. Die meisten Auslandsschiffer seien Matrosen und Schiffs- jungen, welche durch Kapitäne im Ausland angeworben und bezahlt würden und täglich ihre Arbeitsanweisungen ' auf dem ausländischen Rhein empfangen; auch die Kapi- täne selbst erhielten oft ihren Lohn und ihre Aufträge durch die Auslandsagenturen der Gesellschaft. Hievon abgesehen könne man nicht auf die vom Bundesamt ange- führten Indizien abstellen; sonst wären auch die von Basel aus angestellten, bezahlten und ihre Weisungen ent- Sozialversie:nmg. N° 63. .339 gegennehmenden Chefs der Auslandsagenturen der Gesell- schaft versichert, was unstreitig nicht der Fall sei. ;Mass- gebend sei vielmehr, dass vorwiegend im Ausland der ge- fährdende Betrieb vor sich gehe, die Unfälle eintreten und deren Folgen festgestellt werden müssten. Der Eihlad in den ausländischen Talhäfen, das tägliche Anlegen während der Fahrt in ausländischen Zwischenhäfen und der Auslad in den oft ausländischen Berghäfen führe für die Auslands- schiffer zu Viel intensiveren Beziehungen mit dem Ausl~nd als mit dem einen Berghafen Basel. Selbst wenn die inter- nationalen Usancen und der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und den Niederlanden, von denen das Bundesamt spreche, zu Recht bestehen sollten, so stellten sie nur Konffiktsnormen, nicht materielle Normen dar; sie be- sagten bloss, dass für sämtliche Angestellte und .Arbeiter der Gesellschaft das KUVG gelte, ohne dieses Gesetz materiell abzuändern. Zweckmässigkeitserwägungen dürf- ten für die Entscheidung der streitigen Rechtsfrage keine Rolle spielen; sie sprächen übrigens gegen die beanstandete Unterstellung. So hätte diese schon jetzt zur Folge, dass Auslandsschiffer französischer Nationalität sowohl bei der SUV AL wie bei der französischen Sozialversicherungskasse versichert würden. D. - DaS Bundesamt für Sozialversicherung beantragt, die Besohwerde

sei abzuweisen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. - Damit eine Person bei der SUVAL obligatorisch gegen Unfall versichert sei, ist zunächst erforderlich, dass sie in einem versicherungspflichtigen Betrieb arbeitet. In Art. 60, 60 bis, 60 ter KUVG und Art. 2; ff. der Verordnung I über die Unfallversicherung werden die verschiedenen Arten der Betriebe, die unter die obligatorische Unfallversicherung fallen, aufgezählt und die versichertep von den nicht versicherten Betriebsteilen abgegrenzt. Dabei wird vorausgesetzt, dass nur solche Betriebe oder Betriebsteile versicherungspflichtig sind, die sich in der Schweiz befinden. Das ist zwar nirgends ausdrücklich bestimmt, ergibt sich aber aus dem System des Gesetzes, die Versicherungspflicht mit allen damit verbundenen Obliegenheiten dem Betrieb, d. h. dessen Inhaber (oder seinem Stellvertreter) aufzuerlegen; Betriebe oder Betriebsteile im Ausland können also nicht unter das schweizerische Gesetz fallen. ~vorliegenden Falle ist nicht bestritten, dass man es mit einem schweizerischen Betriebe zu tun hat, der den Schiffahrtsverkehr im Sinne von Art. 60 Ziff. 3 lit. b KUVG und Art. 13 Ziff. 4 der Verordnung I über die Unfallversicherung zum Gegenstand hat. Und zwar umfasst diese Unternehmung die gesamte wirtschaftliche Betätigung, die mit ihr in sachlichem Zusammenhang steht (Art. 4 der Verordnung I), also vor allem den Transport mit den Schiffen der Gesellschaft. . 2. - Welche Personen nach der Art ihrer Beziehungen zum versicherungspflichtigen Betrieb versichert sind, ist in Art. 24, 25 der Verordnung I über die Unfallversicherung geregelt. Namentlich gehören dazu nach Art. 24 Abs. 1 diejenigen, welche zum Inhaber eines versicherungspflichtigen Betriebes oder Betriebsteils in einem Dienstverhältnis als Angestellte oder Arbeiter stehen und mit dem Betrieb oder mit Teilen desselben dienstlich in Beziehung zu treten haben, oder die sonstwie mit ausdrücklichem oder zu vermutendem Einverständnis des Betriebsinhabers freiwillig wie ein Angestellter oder Arbeiter an den Arbeiten des Betriebes teilnehmen. Dass diese Anforderungen auf die von der Beschwerdeführerin angestellten Schiffsleute zutreffen, ist ebenfalls nicht bestritten. 3. - Doch sind nach dem Gesetz nicht alle im erwähnten Verhältnis zum versicherungspflichtigen Betrieb stehenden Personen versichert. Auf die Nationalität oder den Wohnort kommt es freilich nicht an. Verlangt wird aber in Art. 60 Abs. 1 KUVG die Beschäftigung in der Schweiz. Indessen wird dieser Grundsatz durch Art. 61 Abs. 1 KUVG eingeschränkt, welcher bestimmt: « Die Versicherung wird Sozialversicherung. N0 63. 341 dadurch nicht unterbrochen, dass ein Versicherter auf Rechnung des versicherungspflichtigen Betriebes vorübergehend im Ausland beschäftigt ist.» Der Vorschrift liegt offenbar der Gedanke zugrunde, dass der betreffende Arbeiter die Beziehungen zum schweizerischen Betriebe, welche ihm den Genuss der schweizerischen Versicherungsversicherung verschaffen, während einer bloss vorübergehenden Auslandstätigkeit für diesen Betrieb beibehält. Entsprechend sind auch die auf Rechnung eines ausländischen Betriebes vorübergehend in der Schweiz beschäftigten Personen nicht versichert (Art. 61 Abs. 2 KUVG). Die SUVAL hat in ihrer Praxis als vorübergehend im Sinne von Art. 61 Abs. 1 zunächst eine Auslandstätigkeit von höchstens drei und später höchstens sechs Monaten anerkannt. Massgebend kann aber nicht allein die zeitliche Dauer des Auslandsaufenthaltes sein. Z. B. wird der Monteur einer schweizerischen Exportfirma, der ins Ausland lediglich zur Ausführung einer ganz bestimmten Arbeit geschickt wird, dort nach dem Sinn des Art. 61 Abs. 1 bloss vorübergehend beschäftigt; gleichviel ob die betreffende Arbeit acht Tage oder acht Monate oder noch länger dauere. Wer jedoch in eine ausländische Filiale eines Schweizer Betriebes versetzt wird, um dort auf unbestimmte Zeit tätig zu sein, ist vom ersten Tage an nicht bloss vorübergehend, sondern

dauernd im Ausland beschäftigt, nicht aber derjenige, der in der ausländischen Filiale lediglich einen an der Arbeit zeitweilig verhinderten Arbeiter zu vertreten hat. Es kommt mithin auf den Charakter der Beschäftigung im Ausland an. Er ist in Würdigung der gesamten tatsächlichen Verhältnisse zu bestimmen; dabei wird allerdings auch die Dauer des Auslandsaufenthaltes zu berücksichtigen sein, aber nicht notwendig als einziges Indiz.

4. - Der Beschwerdeführerin ist zuzugeben, dass ihre beim Gütertransport beschäftigten Schiffsleute den grösseren Teil ihrer Arbeitsleistungen im Ausland verrichten, dass also überwiegend dort der sie gefährdende Betrieb vorliegt. Verwaltungsverfahren und Disziplinarrecht. Es geht, die Unfälle eintreten und deren Folgen festgestellt werden müssen. Das kann aber nicht entscheidend sein; Es sind weitere Besonderheiten des Sachverhalts zu beachten. Die Schiffer der Beschwerdeführerin haben die Aufgabe, ihr Boot und seine Ladung zu führen und zu betreuen. Sie wohnen auch auf ihrem Schiff. Sie verlassen es nur, um sich zu verproviantieren und um an den Umschlagsplätzen die mit dem Gütertausch zusammenhängenden Formalitäten zu erledigen. Weil ihre Arbeitsstätte schwimmt und daher ihr Beschäftigungsort ständig wechselt, treten sie mit den ausländischen Rheinuferstaaten, die sie durchfahren oder deren Häfen sie anlaufen nicht in nähere Beziehungen, jedenfalls nicht in so enge, wie sie mit der Schweiz bestehen; ist doch Basel für diese Leute nicht nur ein Berghafen unter andern, sondern der Sitz des Unternehmens, dessen Angestellte sie im Ausland wie in der Schweiz sind, der Heimathafen, wenn vielleicht auch nicht aller, so doch der meisten Schiffe der Gesellschaft, der Ort, wohin die Fahrzeuge, mit Gütern für die Schweiz beladen, regelmässig zurückkehren. Die Schiffer der Beschwerdeführerin arbeiten zwar vorwiegend nicht auf schweizerischem Territorium, aber doch von der Schweiz aus, auf Schiffen, die zu einem schweizerischen Betriebe gehören. Ihre Auslandstätigkeit ist eine notwendige Ausstrahlung dieses schweizerischen Betriebes, mit dem sie stets verbunden bleiben. Das sind aber Beziehungen zum versicherungspflichtigen Betriebe, die es nach dem Sinn der Art. 60, 61 KUVG rechtfertigen, sämtliche Schiffsleute der Beschwerdeführerin als ständig bei der SUVA anzusehen. Die Verhältnisse liegen hier nicht wesentlich anders als etwa beim Monteur, der für bestimmte Arbeiten im Interesse seiner Schweizer Firma ins Ausland geschickt wird, oder beim Chauffeur eines Basler Transportgeschäftes, der regelmässig Warentransporte zwischen Basel und dem benachbarten Ausland ausführt. Der nächstliegende Wortsinn des Art. 61 Abs. 1 KUVG mag freilich für den Standpunkt Sozialversicherung, Nr. 63. 343 der Beschwerdeführerin sprechen. Bei näherer Prüfung erscheint es aber sachlich als richtig, den vorliegenden Sachverhalt dem Falle der vorübergehenden Beschäftigung im Ausland, von dem in Art. 61 Abs. 1 die Rede ist, gleichzustellen. Es besteht auch kein zureichender Grund, von dieser Ordnung diejenigen Schiffer auszunehmen, welche auf Booten beschäftigt sind, die wegen ihrer Grösse nicht bis nach Basel hinauf fahren können. Diese Leute stehen im wesentlichen im gleichen Verhältnis zum versicherungspflichtigen Betriebe wie die übrigen, auch wenn sie nie, auf andern, kleinern Schiffen, bis nach Basel gelangen sollten - was dahinsteht, da nach einer Auskunft des Rheinschiffahrtsamtes in Basel die Schiffer die Fahrzeuge häufig wechseln.

5. - Die Beschwerdeführerin weist darauf hin, dass der uneingeschränkte Einbezug ihres Schiffahrtspersonals in die schweizerische obligatorische Unfallversicherung zu internationalen Verwicklungen führen könne; schon jetzt entstehe ein Doppelversicherungskonflikt mit Frankreich. Solche Schwierigkeiten sind aber kein Grund, die geltende schweizerische Gesetzgebung nicht so anzuwenden, wie es nach ihrem Sinn geboten ist. Sie sind auf dem Wege zwischenstaatlicher Abmachungen zu beheben. Eine

Grundlage hierfür bildet das von der siebenten Internationalen Arbeitskonferenz am 5. Juni 1925 beschlossene Übereinkommen über Gleichbehandlung einheimischer und ausländischer Arbeitnehmer in der Entschädigung bei Betriebsunfällen, dem alle Rheinuferstaaten beigetreten sind, darunter auch die Schweiz (AS 45, 19 ff.). Nach Art. 2 daselbst können die beteiligten Mitgliedstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation vereinbaren, dass auf die Entschädigung bei Unfällen solcher Arbeitnehmer, die nur vorübergehend oder mit Unterbrechungen im Gebiete eines Mitgliedess für Rechnung eines im Gebiet eines andern Mitgliedess gelegenen Unternehmens beschäftigt sind, die gesetzlichen Vorschriften des letztgenannten Verwaltungs- und Disziplinarrecht. Mitgliedess Anwendung finden sollen. Darauf stützt sich das Abkommen zwischen der Schweiz und den Niederlanden betreffend Betriebsunfallversicherung, das der Bundesrat, mit Ermächtigung der Bundesversammlung (AS 45, 19), am 27. Januar 1937 abgeschlossen hat (AS 54, 77 ff.). Sein Art. 3 bestimmt: « Für die Transportunternehmungen (Transport zu Lande, zu Wasser und durch die Luft), deren Sitz sich im Gebiet des einen Landes befindet und die auch im Gebiet des andern Landes ihre Tätigkeit ausüben, gelangt nur die Gesetzgebung des Landes, in dem die Unternehmung ihren Sitz hat, auf den Fahrbetrieb zur Anwendung, ungeachtet der Ausdehnung der in jedem der beiden Länder vollzogenen Arbeiten. Das Fahrpersonal bleibt auch dann dieser Gesetzgebung unterstellt, wenn es mit Arbeiten beschäftigt ist, die zu andern Betriebsteilen gehören und im Gebiete des andern Landes vor sich gehen. Die Bestimmung des vorstehenden Absatzes ist auch anwendbar auf die in Art. 1 genannten Unternehmungen, die sich für die Durchführung ihres Betriebes, d. h. für ihre eigenen Bedürfnisse Transportmittel bedienen. » Mit dieser Vorschrift befindet sich der angefochtene Entscheid in Einklang, auch wenn sie, wie die Beschwerdeführerin meint, bloss eine Konfliktnorm, nicht unmittelbar anwendbares materielles Recht, enthalten sollte. Die gleiche Regel, dass für übergreifende Transportunternehmungen in bezug auf die Unfallversicherung die Gesetzgebung des Landes des Betriebssitzes gelte, ist übrigens, wie es scheint, in einer Reihe anderer zweiseitiger, zwischen ausländischen Rheinuferstaaten abgeschlossener Abkommen vorgesehen. Auch sonst bestehen gegenwärtig keine internationalen Normen, welche es ausschliessen, den gesamten Schiffsbetrieb der Beschwerdeführerin auf dem Rhein und den Kanälen der schweizerischen obligatorischen Unfallversicherung zu unterstellen. Namentlich bildet kein Hindernis die internationale Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein, welche zurückgeht auf die Pariser und Wiener Friedensverträge von 1814/1815 und niedergelegt ist in der revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) vom 17. Oktober 1868 (geändert und ergänzt durch die einschlägigen Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages von 1919) und in dem heute noch für Grossbritannien und die Schweiz geltenden sog. Modusvivendi vom 4. Mai 1936 (vgl. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage, BBl 1922 II S. 973 ff.; AS 52, 675 ff.; FELLMANN, Staats- und völkerrechtliche Grundlagen der freien Rheinschiffahrt). Diese Ordnung gewährleistet die Freiheit der Rheinschiffahrt. Art. 1 der Mannheimer Akte bestimmt darüber in Abs. 1 und 2: « Die Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegen gesetzt werden. » Aus diesen Bestimmungen kann allenfalls

abgeleitet werden, dass ein Rheinuferstaat seine Gesetzgebung über das Arbeitsrecht, insbesondere über die Unfallversicherung, grundsätzlich nicht auf Besatzungen ausländischer Schiffe, welche sein Hoheitsgebiet durchfahren oder in seinen Rheinhäfen anlegen, ausdehnen soll, da die Verpflichtungen und Formalitäten, welche mit einer solchen Ordnung verbunden wären, den Grundsatz der Freiheit der Rheinschiffahrt beeinträchtigen würden. In diesem Sinne mag von einer « praktischen » Exterritorialität der schweizerischen Rheinschiffe gesprochen werden. Jedenfalls aber steht fest, dass der Grundsatz der Freiheit der Rheinschiffahrt, wie er im internationalen Rheinstatut umschrieben ist, der Schweiz 346 Verwaltungs- und Disziplinarrecht nicht verbietet, die Besatzungen der schweizerischen Rheinschiffe durchweg ihrer eigenen obligatorischen Unfallversicherung zu unterstellen. Demnach erkennt das Bundesgericht: Die Beschwerde wird abgewiesen.

IV. SCHWEIZERBÜRGERRECHT NATIONALITE SUISSE 64. Urteil vom 8. Oktober 1948 i. S. Rosenthal gegen Eidg. Justiz- und Polizeidepartement. Schweizerbürgerrecht: Die Schweizerin, die einen Staatenlosen (Hiermen von der 11. VO zum deutschen Reichsbürgergesetz von 1935 betroffenen dauernd in der Schweiz weilenden « Juden ») heiratet, behält bei der Heirat ihr Schweizerbürgerrecht.

La Suisse qui, épouse un apatride (en l'espece un Juif S6Journant de maniere durable en Suisse et notamment sous le coup de la 11e ordonnance d'application de la loi du 11 novembre 1935 sur la nationalite) conserve lors de son mariage son droit de cite suisse.

Nazionalita svizzera: La donna svizzera che contrae matrimonio con un apolide (nella fattispecie un israelita che soggiorna in modo permanente in Svizzera ed e colpito dall'11a ordinanza di applicazione della legge gennanica del 1935 sulla nazionalita.) conserva la nazionalita svizzera.

A. - Die Beschwerdeführerin ist von Geburt Bürgerin der zürcherischen Gemeinde Dübendorf. Sie hat sich am 27. Februar 1947 mit dem am 18. Oktober 1906 in Hamborn (oder in Bruckhausen?) (Deutschland) geborenen Richard Rosenthal verheiratet. Rosenthal ist von Geburt deutscher Herkunft. Er hat Deutschland im Frühjahr 1939 verlassen und lebt seither in der Schweiz. Bei der Einreise in die Schweiz war Rosenthal im Besitze eines am 19. Januar 1939 ausgestelltten gültigen Reisepasses für deutsche Schweizerbflugerrecht. N0 64. 347 Staatsangehörige. Der Pass wurde wiederholt verlängert, zuletzt am 18. Januar 1941 bis zum 18. Januar 1942, seither nicht mehr. Er ist mit der für Träger jüdischer Abstammung verwendeten Kennzeichnung « J » versehen und weist auch den für « Juden » seit 1939 vorgeschriebenen Zunamen « Israel » auf (zweite Verordnung vom 17. August 1938 zum deutschen Reichsgesetz vom 5. Januar 1938 über die Änderung von Familiennamen und Vornamen, § I und § 2, Abs. 1). Rosenthal hat den Pass mit « Richard Israel » unterzeichnet. Bei den Akten liegt sodann ein am 25. Februar 1939 ausgestellter Ausschliessungsschein des Wehrbezirkskommandos Düsseldorf, wonach « Richard Israel Rosenthal » als « Jude » vom Dienst in der Wehrmacht im Frieden ausgeschlossen wird. Frau Rosenthal hält dafür, dass sie nach wie vor Schweizerbürgerin sei, und hat hierüber einen Feststellungsscheid verlangt. Am 9. Oktober 1947 hat das eidg. Justiz- und Polizeidepartement erkannt, dass sie bei der Eheschliessung das Schweizerbürgerrecht und die Bürgerrechte des Kantons Zürich und der Gemeinde Dübendorf verloren habe. Das Departement geht, unter Berufung auf seine Praxis in Bürgerrechtsangelegenheiten und auf das Urteil des Bundesgerichts i. S. Levita (BGE 72 I 407) davon aus, dass der Ehemann der Petentin, Richard Rosenthal, zur Zeit der Heirat deutscher Staatsangehöriger gewesen sei und Frau Rosenthal mit der Heirat diese Staatsangehörigkeit erworben habe. Rosenthal könne weder nach der vom Departement befolgten, noch nach der neuesten Rechtsprechung des Bundesgerichtes geltend machen,

er habe die deutsche Staatsangehörigkeit verloren. Er müsse dort, wo es sich um das Staatsangehörigkeitsverhältnis seiner Frau zur Schweiz handle, als deutscher Staatsangehöriger betrachtet werden. . B. - Frau Rosenthai erhebt die Verwaltungsgerichtsbeschwerde und beantragt festzustellen, dass sie nach wie vor Schweizerbürgerin sei. Sie führt zur Begründung aus, ihr Ehemann sei zur Zeit der Eheschliessung staatenlos ge-

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.