

Archiv für bürgerliches Recht.

Bd. 3, 1890, S. 118 - 118

*O. Seiler, Ueber die rechtliche Natur der Eisenbahn-Konzessionen nach schweizerischem Recht. 1888. Zürich, Meyer und Zeller (Reimann' sche Buchhandlung)*

*Digitale Bibliothek des*

*Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte*

2010-09-05T15:29:20Z

Streben des Verfassers nach einer Erleichterung der den Straßenbahnen aus dem Haftpflichtgesetz obliegenden Verpflichtungen. Wenn je das Wort zutraf „nécessité fait la loi“, so war es bei diesem Gesetz der Fall. Der vom römisch-gemeinen und damit auch von den Partikularrechten anerkannte Grundsatz der Haftung für Schaden nur im Falle des Verschuldens war absolut unzureichend geworden. Es drängte sich mächtig ein anderes Rechtsprinzip hervor, das der objektiven Haftung für alle auf einem gewissen Gebiete sich ereignenden Schadensfälle (vergl. z. B. Art. 395, 400, 452, 607 ff., 736 ff. S. = G. = B.), und es fand, nachdem einige schwere Unglücksfälle — unter Anderem die Katastrophe im Plauenschen Grund im Jahre 1869, die 296 Bergarbeitern das Leben gekostet hatte — das Unzureichende des subjektiven Prinzips recht grell beleuchtet hatten, endlich auf dem Gebiete der gewerblichen Unternehmungen die objektive Haftpflicht weitgehende Anerkennung. Dieser Schritt der Gesetzgebung ist eine That, hervorgegangen aus einem harten Kampf juristischer und volkswirtschaftlicher Anschauungen, eine That, die nicht rückgängig gemacht, oder auch nur in ihren Wirkungen abgeschwächt werden darf. Insbesondere auch nicht durch die Erweiterung des Einrederechts des Haftpflichtigen, wie sie Verfasser will, indem er eine Aenderung des Gesetzes dahin vorschlägt, daß dem Haftpflichtigen der Einwand eigener Veranlassung (statt eigenen Verschuldens) des Schadens durch den Verunglückten und der Einwand fremder Gewalt eröffnet werde. Glücklicher Weise ist keine Gefahr, daß eine Legislative, die den Grundsatz der objektiven Haftung in den sozialpolitischen Gesetzen zu großartiger Anerkennung gebracht hat, solch rückläufiger Bewegung sich anschließen wird. Wie einseitig der Verfasser urtheilt, erhellt uns der herben Beurtheilung, die er den Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts, des Reichsgerichts und des Reichsversicherungsamts (insbes. S. 150, 151) zu Theil werden läßt; dieselben sollen sich dadurch, daß sie sich in der Richtung möglicher Begünstigung des Verletzten bewegen, auf einem „für die Befriedigung des Rechtsgefühls und das Erhalten gesunder Rechtszustände höchst bedenklichen Standpunkt“ befinden. Insbesondere hätte nach dem Verfasser das Reichsoberhandelsgericht den Einwand eigenen Verschuldens in folgendem Falle für begründet erachten sollen. Ein Steinträger wollte ein durch ein übermäßig schnell fahrendes Privatfuhrwerk gefährdetes Kind retten und gerieth, rückwärts tretend, unter einen bergabfahrenden Pferdebahnwagen, dessen Kutscher rechtzeitig das Warnungssignal gegeben. Dem Verfasser erscheint also die Gefahr, die sich der Retter des sonst verlorenen Kindes durch seine That nothwendig zugezogen, als eine selbstverschuldete. Also die Erfüllung edelster Menschenpflicht ein Verschulden. Wir wollen vielmehr im Interesse des öffentlichen Wohles, der *suprema lex*, hoffen, daß die Rechtspflege auf dem „höchst bedenklichen“ Standpunkte des Reichsoberhandelsgerichts beharrt, mögen sich hieraus selbst Existenzschwierigkeiten für sonst so förderungswerthe Unternehmungen wie Pferdebahnen ergeben.

D. Seiler, Ueber die rechtliche Natur der Eisenbahn-Konzessionen nach Schweizerischem Recht. 1888. Zürich, Meyer und Zeller (Reimann'sche Buchhandlung). 146 Seiten.