

Blätter für Rechtsanwendung / Ergänzungsband.

Erg.Bd. 8, 1890, S. 299 - 301

Zur Frage des Verschuldens der Bahnverwaltung i. S.
des Art. 424 Abs. 3 des HGB.

Digitale Bibliothek des

Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte

2010-09-05T15:29:20Z

soweit zurück, daß es den Charakter des vom Gesetz vorwiegend in privatem Interesse verliehenen Anspruchs als eines Privatrechts nicht zu alteriren vermag. Zur Entscheidung derartiger Streitigkeiten dürften daher selbst vom Standpunkt der Einrichtung des bayerr. Verwaltungsgerichtshofes aus die Gerichte zuständig sein.

Dr. jur. Th. Engelmann.

Mittheilungen aus der Rechtsprechung des Reichsgerichts.

Handelsrecht.

Zur Frage des Verschuldens der Bahnverwaltung i. S. des Art. 424 Abs. 3 des HGB. Die beiden vorigen Richter sehen als bewiesen an, daß das im offenen Wagen ungedeckt beförderte Korkholz durch die von der den Zug führenden Lokomotive ausgeworfenen Funken entzündet worden sei. In diesem Ausprühen an sich finden sie aber kein Verschulden der Eisenbahn. Auch darin wird kein Verschulden gefunden, daß die Vorschrift in Nr. XXXV der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements nicht beachtet sei. Nach dieser „werden Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden, wie Heu, Stroh, Borke, Torf u. s. w. in unverpacktem Zustand nur vollständig bedeckt . . . zum Transport zugelassen“. Mit Recht führt der Berufungsrichter aus, jene Vorschrift „begründe nur ein Recht der Bahn, solche Gegenstände in unbedecktem Zustand vom Transport auszuschließen, keine Pflicht, für Befolgung jener Vorsichtsmaßregel besondere Fürsorge zu treffen“. Das Verschulden wird darin erblickt, daß der Wagen an dritter Stelle im Zug eingestellt und

dadurch der Einwirkung des Funkenflugs ausgesetzt worden sei.

Es könnte nun allerdings die Frage aufgeworfen werden, ob die Eisenbahn, wenn sie, um dem Publikum den Transport gegen geringere Fracht zu ermöglichen, sich ausbedingt, daß sie die mit dieser wohlfeileren Transportart verbundene Gefahr nicht zu tragen habe, damit nicht auch von der Verpflichtung zu derjenigen Sorgfalt entbunden ist, deren Anwendung erst in Folge dieser besonderen Transportart ihre Voraussetzung erhält.

Allein diese Auffassung würde nicht nur mit den Worten des Gesetzes, welches in Art. 424 Abs. 3 des HGB. allgemein von Verschulden spricht, sondern auch dem Geist der betreffenden Bestimmungen zuwiderlaufen. Die von dem in Art. 423 aufgestellten Prinzip des Ausschusses der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen Betreffs Umfangs der Haftpflicht und der Beweislast in Art. 424 Abs. 1 Nr. 1 zugelassene Ausnahme beruht auf der Erwägung, daß, sollte dem Publikum die Möglichkeit einer wohlfeileren Beförderungsart gewährt werden, den Eisenbahnen nach der betreffenden Richtung hin die Vertragsfreiheit gewährt werden mußte. Denn nur unter dieser Voraussetzung war es den Eisenbahnen möglich, eine Beförderungsart auszuführen, durch welche die Gefahr des Transports wesentlich vergrößert wurde. Allein auch nur soweit diese Vergrößerung eintritt, war die Gewährung der Vertragsfreiheit erforderlich, und es ist nicht anzunehmen, daß der Gesetzgeber vom aufgestellten Prinzip weitere Ausnahmen hat machen wollen, als durch die Erwägung, welcher der Art. 424 sein Dasein verdankt, nothwendig geworden war. Dem entspricht nun aber auch die Fassung des Gesetzes vollständig. Nicht übernommen wird die mit der betreffenden Transportart verbundene besondere Gefahr, und die Vermuthung spricht für die Entstehung des eingetretenen Schadens aus dieser Gefahr. Die gesetzgeberische Erwägung aber

führt nicht dazu, daß an der Bestimmung über die der Eisenbahn obliegenden Verpflichtung zur Sorgfalt etwas geändert worden. Die Eisenbahn haftet, gleichviel, welche Transportart sie ausführt, für das eigene Verschulden wie für das ihrer Leute. Aus der Aufstellung der Präsuntion für die Entstehung des Schadens folgt nur, daß das Verschulden vom Absender nachgewiesen werden muß. In dieser Weise ist der Satz in Abs. 3 des Art. 424 formulirt.

Daraus folgt aber nicht, daß bei Beurtheilung der Frage, ob im einzelnen Fall die erforderliche Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet worden sei, jede Berücksichtigung der mit der Besonderheit der Transportart zusammenhängenden Momente ausgeschlossen wäre, und daß jede Nichtvornahme von solchen Handlungen, welche erst in Folge der Besonderheit der Transportart zur Sicherung des Guts als zweckmäßig erscheinen, ohne Weiteres als ein Verschulden zu erachten ist. Es ist vielmehr im einzelnen Fall nach der Gesamtheit der Umstände und unter Berücksichtigung der ratio der Ausnahmebestimmung des Art. 424 die Prüfung anzustellen.

Was nun aber die Frage nach der bei Einstellung eines offenen Wagens in einen Zug zu beobachtenden Sorgfalt betrifft, so ist zwar dem Kläger der Beweis seiner Behauptung, daß eine Instruktion bestehe, wonach offene mit leicht brennbaren Gegenständen beladene Wagen in einer bestimmten Entfernung von der Lokomotive einzustellen seien, nicht gelungen, es wird aber von zwei Zeugen, deren einer Lokomotivführer, der andere Stationsassistent ist, dies Verfahren als üblich bezeichnet, und letzterer Zeuge sagt weiter aus, daß ihm von dem Beamten, welchem er früher zur Instruktion überwiesen gewesen, mitgetheilt worden sei, daß in dieser Weise zu verfahren sei, und daß er den von ihm zu instruirenden jungen Beamten die gleiche Mittheilung gemacht habe.

Aus dem Bestehen einer solchen Übung kann nun