

z. B. Hebewerkzeuge, Leute der Bahn, zur Verfügung. Anders dagegen vor der Behausung des Empfängers. Würde der Spediteur zum Abladen der Schwergüter Arbeitskräfte oder Maschinen mitsenden müssen, so könnte die Abrollung nicht für den allgemein eingeführten billigen Rollgeldsatz gemacht werden. Das Mitführen von Arbeitskräften und Maschinen ist aber nicht notwendig, da die Empfänger von Schwergütern normaler Weise die erforderlichen Hilfskräfte und Maschinen zur Hand haben. Fabriken z. B. besitzen Kräne und reichlich Arbeiter zur Empfangnahme der schweren Waren; selbst für Lokomotiven und Dampfkessel stehen diese zur Verfügung. Kaufleute haben ein geübtes Lagerpersonal, das mit der Behandlung der für sie bestimmten Güter aus jahrelanger Übung genau Bescheid weiß. Die Empfänger lassen deshalb durch ihr Personal die Güter vom Rollwagen absetzen und in das Lager tragen. Daß der Kutscher des Rollfuhrunternehmers dabei behilflich ist, ergibt sich aus den Umständen, ändert aber an der Haftung des Rollfuhrunternehmers nichts; denn nach § 429 HGB. dauert die Haftung des Frachtführers nur bis zur Ablieferung. Sie findet bei den Schwergütern auf dem Rollwagen statt. Verweigert der Empfänger die Annahme dieser Güter, so hat er dies zu erklären, wenn die Güter noch auf dem Rollwagen liegen. Ordnet er die Abladung an, so hat er damit die Annahme des Gutes erklärt.

Wie und wohin das Gut abzusetzen und abzutragen ist, unterliegt der jeweiligen besonderen Anordnung des Empfängers, er hat diesen Teil der Bewegung des Gutes zu leiten. Alles das spricht dafür, daß er auch die Verantwortlichkeit hierfür trägt. Vgl. Senckpiehl in der Sped.- und Schiff.-Ztg. 1911 Nr. 17:

„Ist der Rollkutscher darüber hinaus tätig, indem er die Güter auf Wunsch des Empfängers weiter vom Wagen in das Haus und in die gewünschten Stockwerke schafft, so ist für diese Tätigkeit der Spediteur nicht mehr verantwortlich. Es liegt hier eine aus Kulanz gewährte Mehrleistung vor, die der Spediteur nicht vergütet erhält und für die er darum auch nicht haftet. Das Risiko der Mehrleistung trägt der Empfänger.“

Ausschlaggebend für die Haftung ist also nicht, wessen Leute bei der betreffenden Beförderung beteiligt sind. Hat z. B. der Empfänger nicht die erforderlichen Hilfskräfte zur Hand, um ein Gut vom Rollwagen in den Speicher zu schaffen und ersucht er den Rollkutscher und den Wagenbegleiter darum, so wird durch diese von den Leuten des Spediteurs geleistete Mehrarbeit die Haftung des Spediteurs keinesfalls erweitert. Die Leute treten durch das Ersuchen des Empfängers gewissermaßen in den Dienst des Empfängers. Sie werden „Leute des Empfängers“.

Vgl. Senckpiehl, Haftung für fremde Angestellte in der Sped.- und Schiff.-Ztg. 1911 Nr. 50 S. 674.

Fortsetzung in Heft 5.




154

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

HERAUSGEGEBEN VON DR. ERNST ESCH
DIREKTOR DES
INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT KÖLN

INHALT

- 
- DR. SENCKPIEHL: Die Ablieferung im Frachtrecht.
DR. GUIDO FISCHER: Das Problem der Selbstkostenrechnung bei der Reichseisenbahn.
Oberregierungsrat DR. SCHWAIGHOFER: Verkehrstechnische und betriebsökonomische Gesichtspunkte für die Einrichtung von Eil-Beförderungs-Anlagen des großstädtischen Nachrichtenverkehrs.
Verkehrsrundschau:
Regierungsrat Dr. Staedler, Berlin: Stabile und veränderliche Tarife im internationalen Postverkehr. — Prof. A. Endres †.

1. Jahrg.

1922

Heft 5

OSKAR MÜLLER VERLAG KÖLN

1. JAHRG.

HEFT 5

ZEITSCHRIFT
FÜR
VERKEHRSWISSENSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON
DR. ERNST ESCH
DIREKTOR DES
INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT KÖLN



1922

OSKAR MÜLLER VERLAG KÖLN