

Interesse erregten und uns in seiner „Närrischen Weisheit“ übermittelt sind. Wir finden hier nicht weniger als Früharbeiten zur Erfindung des Telephons, des Flugzeugs, des Unterseeboots. So sah Becher bei dem Optiker Franz Gründer in Nürnberg zwei Instrumente, eines zum Reden, das andere zum Hören. Mittels beider konnte man sich „auf eine ziemliche Distanz“ unterhalten, ohne daß dazwischen jemand etwas vernahm. Dieser Gründer hatte überdies eine neue Erfindung vor, nämlich: „etliche Worte als ein Echo durch eine Spiral-Linie in eine Flasche zu verschließen, daß man sie wohl eine Stunde lange über Land tragen könne, und wenn man sie eröffnet, die Worte erst gehört werden“. Ein Nürnberger ist es auch, namens Hautschen, der sich, Becher zu folge, der Kunst des Fliegens gewidmet hat. Indessen gab es schon vor ihm Flieger: einen Schuster in Augsburg, jemand in Frankreich und den Italiener Barottini am Polnischen Hof. Becher bezeugt, daß auch er „mit dieser Bewegung viel umgegangen“ ist. Er glaubt insbesondere 4 Fragen stellen zu müssen: „Erstlich, ob der Mensch den Athem im fliegen werde gebrauchen können. Zweitens, was vor ein Centrum gravitatis erhalten werde, daß er nicht umstürzte. Drittens, ob einige Thiere oder Körper so schwer als ein Mensch von der Luft getragen werden können. Viertens, ob die Nerven des Menschen so stark seyn, daß sie die Bewegung ausstehen können, welche darzu erfordert wird“. Sein Schluß ist: „daß alles, was fliegen soll, müste eine größere vim elasticam haben, als es wieget“, eine Möglichkeit, an die Becher glaubt. Dagegen hält er von dem fliegenden Schiff des Jesuiten Lana nichts. Kugeln, die leichter als Luft sein sollen, erscheinen ihm ein nonsens. Demnach ist Becher das Prinzip „leichter als die Luft“ noch völlig unverständlich, und bei dem „schwerer als die Luft“ sieht er nur die Möglichkeit des Schwingen- nicht des Drachenfliegers. — Auch in der Frage des Unterwasserfahrens nimmt Becher keinen verneinenden Standpunkt ein. Er berichtet auch entsprechend von einem Projekt wie einem praktischen Versuch in England, wobei er selbst auf dem betreffenden Boot lange krank gelegen sein will. Demgegenüber hat er für das Bestreben Leibnitz', eine Postwagenverbindung Hannover-Amsterdam mit 6 stündiger Dauer zu stand zu bringen, nur Worte des Spottes übrig.

Die Betrachtung der Stellung Bechers zum Verkehrswesen dürfte nicht nur eine bislang wenig beachtete Seite dieser kaum voll erfassbaren Persönlichkeit zur Geltung gebracht haben, sie ist zugleich ein Beweis dafür, daß gerade auf dem Gebiet des Verkehrswesens, das vielleicht mehr als ein anderes Teilgebiet der Wirtschaft vielen und einschneidenden Aenderungen unterworfen scheint, manche Ideen ein hohes Alter aufweisen, daß sie lange Zeiten hindurch umrungen werden, ihre Formen wechseln, um schließlich als ein Produkt dauernder Gegebenheiten und wechselnder Augenblicksgrößen verwirklicht zu werden. —



DR. SENCKPIEHL, WERDER a. d. Havel: Die Schadenersatzpflicht des Frachtberechtigten beim Frachtvertrage.

I.

Es ist jetzt herrschende Ansicht geworden, daß der Absender bei der Uebergabe des Frachtgutes an den Frachtführer für jedes Verschulden dem Frachtführer nach vertraglichen Grundsätzen haftet, wenn durch das Verschulden des

Absenders dem Frachtführer Schaden, z. B. an seinem Transportmittel oder in sonstiger Weise zugefügt wird.

Allerdings ist der Absender dem Frachtführer nach dem Frachtvertrage nicht zur Uebergabe des Gutes verpflichtet. Die Uebergabe des Gutes ist nur ein Recht des Absenders. Uebergibt der Absender das Gut dem Frachtführer nicht, so kommt er in Annahmeverzug. Wenn er es aber übergibt, d. h. mit dem Frachtführer durch die Uebergabe des Gutes in nähere Beziehungen tritt, so geschieht dies auf Grund des abgeschlossenen Vertrages, und der Absender ist nach allgemeinen Grundsätzen des Vertragsrechts verpflichtet, hierbei mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes vorzugehen. Daraus folgt, daß die hierbei vorgenommene Schadenszufügung seitens des Absenders und seiner Leute nach vertraglichen Grundsätzen zu beurteilen ist; insbesondere kann also der Geschäftsherr selbst nicht bloß nach § 831 BGB. haftbar gemacht werden, sondern er haftet für seine Leute nach § 278 BGB.

Das Reichsgericht nimmt eine vertragliche Haftung des Absenders bereits vor Abschluß des Frachtvertrages an, wenn der Absender schon vor dem Vertragsschlusse das Gut in den Eisenbahnwagen einlädt. Es hat in dem Urteile vom 24. 10. 1907 (66, 402) hierüber ausgeführt:

„Dadurch, daß die Klägerin vor dem 29. März 1904 bei der Bahnverwaltung in B. die Stellung eines offenen Bahnwagens behufs der Versendung von Flachs und Heede beantragte, und die Bahnverwaltung diesem Verlangen entsprochen hat, ist zwischen den Parteien ein Verhältniß begründet worden. Mag das Abkommen über die Stellung des Bahnwagens als Teil des Vertrages über die Beförderung des Frachtgutes anzusehen sein oder als eine neben dem Frachtvertrag bestehende, ihn vorbereitende Vereinbarung; in jedem Falle erwuchs daraus für die Klägerin die Vertragspflicht, die Verladung unter Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt so auszuführen, daß dabei eine Beschädigung des Eigentums des Beklagten, insbesondere des gestellten Bahnwagens, vermieden, also auch der Entzündung des leicht feuerfangenden Frachtgutes soweit möglich vorgebeugt wurde. Ist bei der Verladung hiergegen verstoßen worden, so hat die Bestimmung in § 278 Anwendung zu finden, auch dann, wenn anzunehmen wäre, daß durch die von der Klägerin bewirkte Bestellung des Bahnwagens für sie noch keine bindende Verpflichtung zur Anlieferung des Frachtgutes entstanden sei; denn jedenfalls war, sofern die Klägerin die Anlieferung bewirkte, dies eine zur Erfüllung des getroffenen Abkommens vorgenommene Handlung, die, wenn sie in vertragswidriger Weise ausgeführt wurde, nach dem im § 278 ausgesprochenen Grundsatz beurteilt werden muß“.

Eine gleiche Haftung des Absenders gegen den Binnenschiffsfrachtführer nimmt das OLG. Hamburg an. Bei dem Einladen von Fässern ist das Schiff beschädigt worden. Das Einladen hat eine Speditionsfirma im Auftrage des Absenders ausgeführt. Der Frachtführer hat den Absender haftbar gemacht und ist durchgedrungen. Das OLG. Hamburg hat in dem Urteile vom 12. 2. 1910 (vergl. Sped. u. Schiff.-Ztg. 1912 S. 261) ausgeführt:

„Der Frachtführer kann, wenn er die Beförderung ausführen soll, verlangen, daß ihm gemäß § 41 BSchG. die Güter auf das Schiff geliefert werden.

Kommt der Absender dieser Verpflichtung nicht nach, so ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Güter zu warten und kann, wenn er ohne sie die Reise antritt, die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung verlangen (§ 39 BSchG).

Ganz ähnlich ist die Rechtslage nach § 642 BGB., welche für den Werkvertrag im allgemeinen den Fall behandelt, daß bei der Herstellung eines Werkes eine Handlung des Bestellers erforderlich ist und trotzdem unterbleibt. Alsdann

kann der Unternehmer zwar auch nicht unmittelbar auf Vornahme der Handlung klagen, wohl aber hat er den Anspruch auf eine angemessene Entschädigung und dadurch einen mittelbaren Schutz seines Rechts.

Es kommt daher darauf an, ob der § 278 BGB. unter ‚Verbindlichkeit‘ des Schuldners nur die durch eine Leistungsklage erzwingbaren Pflichten oder auch solche Verpflichtungen versteht, denen nur ein mittelbar geschützter Anspruch entspricht, wie die im § 41 BSchG. und § 642 BGB. genannten. Diese Frage hat das OLG. Hamburg bejaht.

Aber auch aus der Sache selbst ist ein Anlaß zu einer einschränkenden Auslegung des § 278 BGB. nicht vorhanden. Die Haftung des Schuldners selbst, wie sie sich aus § 276 BGB. ergibt, ist nicht in dieser Weise begrenzt, sondern erstreckt sich auf alle Handlungen, die zur Erfüllung des Vertrages vorgenommen werden.

Der Absender, der die Güter selbst auf das Schiff verladet, hätte also jedenfalls dafür einstehen müssen, daß er bei der Verladung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht außer Acht läßt. Es ist aber nicht abzusehen, weshalb für solche Fälle ein Unterschied zwischen der Haftung des Selbsthandelnden und des sich frei der Hilfe Bedienenden gemacht werden sollte.“

Man darf hiernach annehmen, daß die Rechtsprechung, auch wenn sie keine Verpflichtung des Absenders zur Einladung annimmt, doch den Absender, wenn er die Verladung selbst ausführt oder ausführen läßt, zur sorgfältigen Einladung nach vertraglichen Grundsätzen für verpflichtet hält.

Hiernach haftet der Absender für alle Erfüllungsgehilfen bei Einladungen nach Maßgabe des § 278 BGB.

II.

In gleicher Weise wird der Empfänger dem Frachtführer nach vertraglichen Grundsätzen schadenersatzpflichtig, wenn er bei der Empfangnahme der Güter dem Frachtführer schuldhaft Schaden zufügt. Der Empfänger haftet zunächst nach § 436 HGB. für die Forderungen aus dem Frachtbrief. Es ist dies aber eine obligatio ex lege. Vergl. RG. 16. 6. 06 (71, 344).

Unabhängig von § 436 HGB. können aber Verpflichtungen des Empfängers durch ein besonderes Vertragsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger entstehen, und Rundnagel (Beförderungsgeschäfte S. 158–159) meint sogar, daß sie die Regel bilden. Daß die Zahlungspflicht des Empfängers auch unabhängig von § 436 HGB. entstehen kann, habe ich in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 79 S. 483 auch schon ausgeführt. Im übrigen entspringt die Verpflichtung des Absenders aus § 436 immer aus dem Frachtvertrage, wie Mittelstein (Binnenschiffahrtsrecht S. 208) mit Recht hervorhebt. Vgl. RG. 8. 3. 1919 in Jur. Woch. 1919, 45.

Außer dieser Zahlungspflicht des Empfängers entstehen eine Reihe von weiteren vertraglichen Bindungen auf Seiten des Empfängers. Daß die Schuldverhältnisse schon auf Grund des Frachtvertrages entstehen, ist nicht nötig; sie können ihren besonderen Entstehungsgrund haben, wenn auch ihre ursprüngliche Grundlage der Umstand ist, daß ein Frachtvertrag vorliegt.

Der Empfänger haftet z. B. bisweilen nach vertraglichen Grundsätzen für die Sicherheit des Löschplatzes, wenn er nicht einen öffentlichen Löschplatz wählt. So lehrt z. B. Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 220:

„In der Anweisung eines Löschplatzes durch den Empfänger liegt keine Zusage, daß der Platz für Schiff und Ladung volle Sicherheit bietet. Weist der Empfänger einen Löschplatz an, über dessen Benutzung er die Gewalt hat, so handelt es sich um ein bürgerlich-rechtliches Schuldverhältnis zu dem

Empfänger. Der Empfänger haftet daher für den Zustand eines solchen Löschplatzes, wenn ihn eine Schuld trifft, indem er z. B. den Platz nicht instand gehalten oder den Schiffer nicht auf seine Besonderheiten aufmerksam gemacht hat“.

Vor allem hat die Rechtspraxis angenommen, daß der Frachtführer unmittelbar dem Empfänger für die Sicherheit der Abholung des Gutes und der Ausladung aus dem Transportmittel haftet. So Reichsgericht 9. 3. 1910 (73, 150):

„Die Klägerin war berechtigt, nach Anknüpfung des Gutes am Orte der Ablieferung die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen gegen die Eisenbahn geltend zu machen (§§ 435, 454 HGB., 66 EVO. v. 26. 10. 1899). Dem hierher gehörigen Rechte auf Auslieferung des Frachtgutes entspricht die Pflicht der Eisenbahn, am Bestimmungsorte dem Empfänger gegen Bezahlung ihrer durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen das Gut auszuhändigen (§ 66, a. a. O.). Wenn das Gut, wie im vorliegenden Falle, vom Empfänger abzuladen ist, und die Eisenbahn ihm von der Anknüpfung des Gutes Nachricht zu geben hat (§ 68 EVO.), so gehört zur Erfüllung jener Pflicht die Gewährung eines sicheren Zuganges zu dem Orte, wo die Auslieferung des Gutes erfolgen soll. Insoweit besteht zwischen Eisenbahn und Empfänger kraft Gesetzes ein Schuldverhältnis. Die Eisenbahn hat daher ein Verschulden der Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit bedient, wenn der Empfänger infolge dieses Verschuldens verletzt wird, in gleichem Umfange zu vertreten, wie eigenes Verschulden, d. h. wie das Verschulden ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter (§§ 31, 89, 278 BGB.)“.

Demgegenüber hat der Empfänger die Verpflichtung, ebenfalls das Ausladen mit der erforderlichen Sorgfalt vorzunehmen und nach vertraglichen Grundsätzen für die Erfüllung dieser Verpflichtung einzustehen. Dies hebt das Reichsgericht 1. 2. 1916 (in Holdheims Monatsschr. 1916, 154, auch Leipz. Zeitschr. 1916, 818 und Eisenb. E. 33, 302) folgendermaßen hervor,

„Der Verpflichtung der Eisenbahn, alles zu tun und zu gestatten, um dem Empfänger, der das Ausladen gemäß § 459 HGB. zu besorgen hat, sowie den hierzu von ihm zugezogenen Personen das Ausladen in ordnungsmäßiger, zweckentsprechender Weise zu ermöglichen (§ 76 Abs. 2 EVO., § 242 BGB.), steht die Verpflichtung des Empfängers gegenüber, das Ausladen des Gutes unter Beachtung der zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erlassenen Vorschriften sowie unter Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt vorzunehmen und der Eisenbahn für alle unter Verletzung dieser Pflicht von ihm oder seinen Hilfspersonen zugefügten Schaden aufzukommen. (§§ 276, 278 BGB.)“

III.

Die Rechtsprechung hat hiernach den Grundsatz anerkannt, daß der Frachtführer gegen den Absender und den Empfänger einen vertraglichen Ersatzanspruch hat, wenn ihm durch diese Personen oder ihre Leute bei der Uebergabe des Gutes ein Schaden zugefügt wird. Der Frachtführer kann also auf § 278 BGB. seinen Anspruch stützen, wenn er durch schuldhaftes Verhalten der Angestellten der Frachtberechtigten geschädigt wird.

Dieser Grundsatz muß aber in noch höherem Maße gelten, wenn der Frachtführer dem Empfänger das Gut vor seinem Hause anbietet und darauf auf Verlangen des Empfängers es noch in den Speicher desselben schafft.

Der Landfrachtführer hat bekanntlich das Gut dem Empfänger vor dessen Hause abzuliefern. Denn seine Leistung besteht in einer Beförderung mittels Landfahrzeugs (Rollwagen, Lastauto), nicht in einer Beförderung mittels Lastträgers. Handliche Güter hat der Rollkutscher in der Regel abzuladen, Schwergüter werden schon auf dem Wagen dem Empfänger übergeben. Das Nähere hierüber habe ich in der Abhandlung: „Die Ablieferung im Frachtrecht“ in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 4—5, S. 42 ff., insbesondere S. 51—56 ausgeführt.

Es ist nun aber gleichwohl üblich, daß der Empfänger von dem Spediteur bzw. dessen Leuten eine Mehrleistung verlangt, indem er die Arbeitskraft des Rollkutschers bei der Verbringung des Gutes in seinen Speicher oder in seinen Hof in Anspruch nimmt. Die Leitung des Verbringens des Gutes liegt in den Händen des Empfängers; seine Hilfspersonen sind nicht bloß seine eigenen Leute, sondern auch der Rollkutscher oder die sonstigen Wagenbegleiter, falls sie auf Verlangen des Empfängers mit tätig sind.

Der Empfänger tritt also in dem Augenblicke, in welchem die frachtrechtliche Ablieferung des Gutes vor seinem Hause beendet ist, in das Stadium der Empfangnahme des Gutes und haftet nach den oben entwickelten vertraglichen Grundsätzen des Vertragsrechts für alle Schäden, die er hierbei dem Frachtführer, sei es an den Transportmitteln (Wagen, Pferde), sei es dessen Leuten zufügt. Gerade die Beschädigungen der Leute des Frachtführers können Schadensersatzverpflichtungen des Empfängers begründen, wenn dieser bei der Leitung des Verbringens des Gutes in den Speicher etc. nicht die nötigen Anweisungen erteilt, z. B. den Rollkutscher zum Betreten von dunklen Fluren, Kellern, Treppen veranlaßt, ohne über ihn die gefährliche Beschaffenheit derselben vorher genügend aufzuklären. Der Empfänger hat die Arbeitskraft des Rollkutschers auch schonend in Anspruch zu nehmen; er darf ihn nicht zu übermäßigen und schädigenden Kraftanstrengungen veranlassen. Für allen Schaden, welcher hierdurch dem Frachtführer entsteht, ist der Empfänger persönlich haftbar, auch wenn nicht er, sondern einer seiner Angestellten das Gut in Empfang genommen und das Einbringen des Gutes in den Speicher geleitet hat. Denn der Geschäftsherr haftet für seine Angestellten auch in diesen Fällen nach § 278 BGB.



Buchbesprechungen.

Dr. Joh. V. Fisser, „Die Luftfahrt als Verkehrsmittel“, Greifswalder Staatswissenschaftliche Abhandlungen 15, Greifswald 1922.

Es ist selbstverständlich, daß eine neue menschliche Fortbewegungsart, wie das Fliegen, die Geister auch literarisch zu Arbeiten auf sportlichem wie verkehrswissenschaftlichem Gebiet stark anregte. Das Vorliegen eines verhältnismäßig unentwickelten Fragenkomplexes hat zu einer größeren Zahl von Darstellungen der Luftfahrt mit beigetragen. Ueberwiegend vom Verkehrsstandpunkt aus unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung sind zumeist die mehr populären Schilderungen geschrieben, das Luftrecht ist des öfteren Gegenstand von Dissertationen und ähnlichen Untersuchungen geworden, die rein technische und die sportliche Seite sind vornehmlich von den recht zahlreichen Zeitschriften dieses Fachgebietes behandelt worden. In diesen hat sich namentlich in den Nach-Kriegsjahren, in denen nach der mehr technisch-sportlich eingestellten Zeit vor 1914, den vom militärischen Interesse beherrschten Kriegsjahren der Verkehrsgedanke zu fortschreitender Entwicklung gekommen ist, zahlreiches Material gesammelt, das zu einer verkehrswissenschaftlich grundlegenden Arbeit verwandt werden konnte. Auf dies wie besonders die vom englischen Luftministerium, Abteilung für zivile Luftfahrt, herausgegebenen Halbjahrsberichte, die von internationalem Charakter sind, baut sich die vorbezeichnete Arbeit auf. Ihre Beurteilung ist dadurch erschwert, daß, dem Vorwort zufolge, erhebliche Kürzungen vorgenommen wurden, um unter den Zeitverhältnissen eine Drucklegung zu ermöglichen.

Fisser greift weit aus: Einleitend hebt er aus knappen Sätzen über die Aufgaben

des Verkehrs und die Anforderungen an die Verkehrsmittel die korrespondierenden Momente der Schnelligkeit und Belastbarkeit des Verkehrs empor. Indem er dem Güterverkehr den Personen- und Nachrichtenverkehr gegenüberstellt, bezeichnet er für deren Verhältnis zur Schnelligkeitsfrage für ersteren das Moment der Kostenverbilligung, für letztere das der Gewinnerhöhung als entscheidend. Für Verkehrsleistungen zu produktiven Zwecken dürfte mit dieser Formel nur ein an der Oberfläche haften bleibender Ausdruck für die wirtschaftliche Motivierung gefunden sein. Tatsächlich ist in beiden Fällen eine gleiche Erwägung grundlegend: Gibt die schnellere Beförderung die Möglichkeit zur früheren Wiederverwendung der Produktionsmittel (hier: Kapital—dort: Arbeitskraft) ohne diesen Vorteil übersteigende Mehrkosten? Für „konsumptive“ Reisen trifft natürlich die Fisser'sche These zu. Näher einzugehen wäre gerade im Hinblick auf den Luftverkehr auf die oftmalige Verbindung der beiden Zwecke bei einer Fahrt.

Im ersten Abschnitt werden die Grundlagen des Luftverkehrs behandelt, nächst den Luftfahrzeugen, ihrem Leistungsverhältnis, in ausführlicher Darstellung der Weg (Weg und Hafen). Hiermit wird einem gern vernachlässigten Element des Luftverkehrs der gebührende Platz in der wissenschaftlichen Betrachtung eingeräumt. Bei dem Weg an sich findet der für eine Welt-Luftfahrt unter heutigen technischen Voraussetzungen nicht weit genug zu berücksichtigende Einfluß der Luftbeschaffenheit (Dichte, Winde usw.), die Einwirkung auf die verschiedenen Luftfahrzeuge eine eingehende Behandlung. Im Anpacken des Kostenproblems hält sich Fisser eng an Sax, dessen Sätze er überhaupt oft, etwas zu stark heranzieht. Klar schält er die Stellung der Kapitalkosten in der Luftfahrt heraus, die eine andere wie die bei Eisen-