

Der Absender, der Schadenersatz auf Grund des § 456 des HGB. begehrt, braucht zur Begründung der Haftung lediglich darzutun, daß ein Frachvertrag rechtmäßig abgeschlossen ist und daß das Gut in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung beschädigt oder verloren ist. Hiernach muß er zunächst darlegen, daß ein formgültiger Frachvertrag vorliegt. Was den Inhalt dieses Vertrages betrifft, so braucht er nur zu behaupten und zu beweisen, daß diejenigen Tatbestandsmerkmale vorhanden sind, welche das Wesen des Frachvertrages ausmachen. Zum Wesen dieses Vertrages gehören auf Seiten der Bahn die Verpflichtung, das Gut zu befördern, und auf Seiten des Absenders die Pflicht, die Fracht zu bezahlen. Diese beiden Merkmale allein unterscheiden den Frachvertrag von anderen Verträgen. Demnach sind alle übrigen etwa in den Vertrag aufgenommenen Bestimmungen ihm nicht wesentlich.

Ferner ist zu erwägen, daß die Bahn, wenn sie die Abgabe des Anerkennnisses behauptet, damit eine Ausnahme von der ihr regelmäßig obliegenden Haftung vorliegt. Die Voraussetzungen dieses Ausnahmefalles muß die Bahn nach den allgemeinen Grundsätzen über die Verteilung der Beweislast beweisen. Denn die behauptete Bahn behauptet zwar, daß der Inhalt des Frachvertrages vom Kläger unvollständig wiedergegeben sei. Sie behauptet auch, der Vertrag enthalte noch eine weitere Klausel, unter deren Berücksichtigung sich der Klagenanspruch als unbegründet darstellt. Man kann hieraus aber nicht mit Rundungell) folgern, daß der Absender beweispflichtig sei. Denn wenn die Bahn hier Tatsachen vorbringt, welche geeignet sind, die an sich begründete Klage zu entkräften, so handelt es sich um Einwendungen, für welche die Bahn beweispflichtig ist. Denn sie gesteht den Abschluß des die Klage begründenden wesentlichen Inhalts des Frachvertrages zu, sie behauptet aber Tatsachen, die den Schadenersatzanspruch, welcher sonst bestehen würde, an der Entstehung gehindert haben.

Auch die Fassung des § 459 HGB. spricht für die Beweislast der Bahn, indem es hier heißt: „Die Eisenbahn haftet nicht usw.“. Diese Fassung läßt sich mit der Gegenmeinung, welche die Abwesenheit des Anerkennnisses als negatives Tatbestandsmoment aufstellen will, nicht vereinbaren. Wie das Gesetz hanteln müßte, wenn es wirklich die Abwesenheit des Anerkennnisses als negatives Tatbestandsmoment verlangen würde, zeigt am besten ein Vergleich mit § 812 des BGF., wo einer der seltenen Fälle vorliegt, zu deren rechtlichem Tatbestande eine negative Tatsache gehört.

§ 4.

c) Ist der Gegenbeweis der ausreiehenden Verpackung trotz des Anerkennnisses zulässig?

In der Zeit vor dem Kriege und vor der Revolution gehörten Berauhungen der Güter zu den Seltenheiten. Die Folge war, daß die Praxis der Eisenbahnbeamteten, welche die Güter annehmen, sich so entwickelt hatte, daß sie ein Anerkennnis der mangelhaften Verpackung in der Regel nur in solchen Fällen forderten, in denen die Verpackung tatsächlich nicht ausreichte, um das Gut gegen die Gefahren des Bahntransportes ausreiehend zu sichern. Diese Praxis hat sich seit der Revolution geändert. Die Bahn pflegt jetzt vom Absender in vielen Fällen das Anerkennnis der mangelhaften Verpackung zu verlangen, auch wenn ein Gut tatsächlich genügend sicher verpackt war. Die Bahnbeamten benutzen in vielen Fällen dieses Mittel, um von vornherein die Haftung für die Beschädigung oder den Verlust

1) Rundungell, 1. Aufl., Seite 127.

der betreffenden Güter auszuschließen. Die Folge dieser Praxis ist gewesen, daß es zu zahlreichen Prozessen gekommen ist, in denen sich der Absender darauf beruft, tatsächlich seien die beförderten Güter völlig ausreichend verpackt worden, das Anerkennnis der mangelhaften Verpackung sei trotzdem auf Verlangen der Bahn von ihm abgegebene worden, weil sonst die Bahn die Annahme des Gutes angelehnt hätte.

Streitig ist die Frage, ob der Absender sich im Prozesse hierauf berufen kann.

Vorweg ist hierzu folgendes zu bemerken:

Es kann nicht in Frage kommen, der Bahn die Beweislast für ihre Behauptung anzubinden, daß das Anerkennnis den Tatsachen entspricht, daß also das Gut tatsächlich unzureichend verpackt war. Zwar wird in § 459 Absatz 1 Ziffer 2 HGB. die Tatsache der mangelhaften Verpackung als Voraussetzung der Beförderung der Bahn von der Haftung gefordert. Wenn aber die Mangelhaftigkeit der Verpackung vom Absender im Frachtbrieft bestätigt ist, so wird man dies Anerkennnis in Ermangelung eines Gegenbeweises zunächst für richtig halten müssen. Mindestens spricht dann also eine Vermutung für die von der Bahn behauptete Mangelhaftigkeit der Verpackung. Streitig kann nur die Frage sein, ob diese Vermutung unwiderleglich oder widerleglich ist, ob also der Absender zum Gegenbeweise dafür zugelassen werden soll, daß trotz des Anerkennnisses die Verpackung vorschriftsmäßig war und genügte, um das Gut gegen die Gefahren des Transportes zu schützen.

Das Reichsgericht verneint diese Frage in einem Urteil vom 11. November 1922¹⁾. Nach Ansicht der Reichsgerichts soll nämlich über die Frage, wann ein Gut als mangelhaft verpackt anzusehen ist, die Eisenbahn allein endgültig entscheiden. Als Maßstab für diese Entscheidung wird allerdings angegeben, „das billige Ermessen unter Berücksichtigung der Eisenbahnverhältnisse, insbesondere der dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren“.

Das Reichsgericht bezeichnet in dieser Entscheidung das von dem Absender abgegebene Anerkennnis der mangelhaften Verpackung als „voll wirksam“. Hiernach wird ein Gegenbeweis gegen dessen Richtigkeit nicht zugelassen, auch nicht in der Hinsicht, ob der annehmende Bahnbeamte sich in den Schranken des billigen Ermessens gehalten hat. Auf demselben Standpunkte stehen von der Leyen²⁾, Finger³⁾, Brandes⁴⁾.

Finger meint, die Streitfrage, ob eine Verpackung mangelhaft wäre, müsse vor Abschluß des Frachtrages ausgefragt werden. Entstehen bei der Auflieferung von Gütern Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Absender und der Bahn darüber, ob die Verpackung genügt, so entscheiden nach Fingers Ansicht die Organe der Bahn endgültig auf Grund ihrer Sachkenntnis und Erfahrung, nötigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen. Finger ist, wie das erwähnte Urteil des Reichsgerichts der Auffassung, ein Gegenbeweis stünde dem Absender nicht offen. Zur Begründung seiner Ansicht führt er an, es handle sich darum, ob die Verpackung den besonderen Gefährdungen der Eisenbahnbeförderung ausreiehend sein würde.

1) Jur. Wochschr. 1923, Seite 231, Nr. 3.

2) Jur. Wochschr. 1923, Seite 231, zu Nr. 3.

3) Leipziger Zeitschrift 1921, Heft 12, Seite 371.

4) Jur. Wochschr. 1922, Seite 1510—1511.

Diese Ansicht, wonach ein Gegenbeweis gegen das Anerkennnis nicht zulässig sein soll, ist entstanden unter ganz unrichtigen Verhältnissen und paßt nicht mehr für den heutigen Zustand. Zunächst muß betonen, daß über die Frage der Sicherheit der Verpackung von einer keineswegs unpartheiischen Stelle, nämlich von dem das Gut annehmenden Beamten, und noch dazu endgültig, entschieden werden soll. Damit ist die Gefahr gegeben, daß je nach dem subjektiven Ermessen der betreffenden Beamten an verschiedenen Orten, an denen gleichartig verpackte Güter angeliefert werden, bald das Anerkennnis verlangt werden wird, bald die betreffenden Güter ohne dasselbe angenommen werden. Der annehmende Beamte ist aber ferner als Partei anzusehen. Es widerspricht durchaus dem natürlichen Rechtsempfinden, die Nachprüfung der Streitfrage, ob die Verpackung ausreichend oder nicht, dem Gericht, welches allein objektiv hierüber entscheiden kann, zu übertragen. Wenn Finger¹⁾ meint, diese Streitfrage müsse vor Abschluß des Frachtvertrages ausgetragen werden, so ist dem entgegen zu halten, daß von einer Ausfragung der Streitfrage wohl nicht gut die Rede sein kann, weil der Eisenbahnbeamte alle Machtmittel in Händen hat, um seinen Standpunkt durchzudrücken, der Absender aber, wenn er auf seinem Standpunkt beharrt und das Anerkennnis nicht abgeben will, gezwungen ist, von der Beförderung des Gutes, wenigstens zunächst, Abstand zu nehmen.

Entscheidend spricht für die Zulassung des Gegenbeweises die Tatsache, daß nach dem Gesetze das Anerkennnis keineswegs die einzige Voraussetzung für die Beförderung der Bahn von der Haftung ist. Neben dem Anerkennnis fordert vielmehr § 459 Absatz 1 Ziffer 2 HGB. vor allem, daß es sich um Güter handeln muß, welche, „obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erfordert: . . . mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben worden sind.“ Hiernach ist also die Tatsache der mangelhaften Verpackung und nicht das Anerkennnis dieser Sache als der eigentliche Haftbefreiungsgrund hervorzuheben. Die Erklärung des Absenders im Frachtbriefe dient nur zur Feststellung dieser Tatsache, und muß als formales untergeordnetes Moment hinzukommen, damit die Bahn von der Haftung befreit wird.

Weiter ist zu beachten der Zusammenhang mit § 62 EVO. Hiernach muß jedes Gut, soweit es seine Natur erfordert, gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung durch eine genügende Verpackung gesichert werden. Der Fall nun, wenn ein Absender diese Bestimmung nicht beachtet und ein Gut anliert, welches nicht hinreichend verpackt ist, ist in der EVO. bis ins einzelne geregelt, und zwar im Zusammenhang mit § 459 Ziffer 2 HGB. Fehlt nämlich eine sichere Verpackung, und nur dann, wenn sie fehlt, so kann die Eisenbahn gemäß § 62 Ziffer 2 der EVO. nach ihrer Wahl verlangen, daß der Absender im Frachtbriefe die mangelhafte Verpackung anerkennt, oder aber die Annahme des Gutes ablehnen. Wenn daher ein ausreichend verpacktes Gut angeliefert wird, und der annehmende Beamte trotzdem eine Erklärung des Absenders im Frachtbriefe, welche den Tatsachen zuwiderläuft, fordert, so kommt damit eine Vereinbarung zustande, die im Widerspruch zur EVO. steht. Die Folge ist, daß eine solche Abmachung nach § 471 Absatz 2 des HGB. nichtig ist. Der Absender, der im Prozesse trotz seines Anerkennnisses behauptet, die Verpackung sei ausreichend gewesen, beruft sich damit zugleich auf die Nichtigkeit des Anerkennnisvertrages und muß auch aus diesem Grunde mit seiner Behauptung gehört werden.

¹⁾ Leipziger Zeitschrift 1921, Heft 12, Seite 271.

Gegenüber der Vorschrift des Gesetzes ließe sich die Auffassung, die dem Absender den Gegenbeweis gegen die Richtigkeit des Anerkennnisses abschneiden will, höchstens unter der Voraussetzung rechtfertigen, daß das Anerkennnis zugleich als Verzicht des Absenders auf die Einwendung, das Gut sei in Wahrheit genügend sicher verpackt gewesen, ausgelegt wird. Eine solche Konstruktion erscheint schon auf den ersten Blick gekünstelt. Gegen diese Auslegung spricht die auch an dieser Stelle anzustellende Erwägung, daß der § 459 Absatz 1 Ziffer 2 aus Ausnahmebestimmung eng ausgelegt werden muß. Demnach ist auch das Anerkennnis als eine der Voraussetzungen für die Anwendung dieser Ausnahmevorschrift einer weiten Auslegung nicht fähig. Höchstens bei sehr weiter Auslegung wird man aber in dem Anerkennnis zugleich einen Verzicht in dem oben erforderlichen Sinne erblicken können.

Nach meiner Ansicht entfernt man sich, selbst bei weitherziger Auslegung, zu weit von dem Boden der Tatsachen, wenn man einen derartigen Verzicht in das Anerkennnis hinein interpretieren will. Denn der Absender, welcher auf Anfordern des zuständigen Beamten das Anerkennnis abgibt, obwohl er selbst die Verpackung für ausreichend hält, handelt unter einem Zwange. Er wird sich dem Verlangen des Bahnbeamten deshalb fügen müssen, weil im Falle seiner Weigerung die Bahn die Annahme des Gutes zur Beförderung überhaupt ablehnen würde. Das bedeutet aber, wenigstens zunächst, für den Absender die Unmöglichkeit, das Gut mit der Bahn zu befördern. Bei dem bestehenden Eisenbahnmonopol wäre ihm der Beförderungsweg auf der Eisenbahn solange verschlossen, bis er sein Recht auf Beförderung im Prozesse durchgesetzt hat. In vielen Fällen bedeutet das praktisch die Unmöglichkeit, das Gut zu befördern, da der Transport zu Wasser nicht immer möglich ist, auch vielfach zu langsam ist, und zu Lande nur bei geringerer Entfernung eine andere Beförderungsmittel üblich und wirtschaftlich ist. Wenn aber der Absender, sich dem Zwange beugend, auf Verlangen der Bahn eine Erklärung abgibt, so wird man auch aus diesem Grunde die Erklärung möglichst eng und wörtlich auslegen müssen.

Demnach komme ich zu dem Ergebnis, daß zunächst zwar der Eisenbahnbeamte nach billigem Ermessen darüber entscheidet, ob das Anerkennnis abzugeben ist oder nicht, daß später im Prozesse aber der Richter die Pflicht hat, nachzuprüfen, ob dieses Anerkennnis den Tatsachen entspricht, ob also das Gut ausreichend verpackt war oder nicht¹⁾.

Die hier vertretene Auffassung findet noch eine Stütze in einer Erwägung allgemeiner Art:

Der sonst für privatrechtliche Verträge bestehende Grundsatz der Vertragsfreiheit ist hinsichtlich des Eisenbahnfrachtvertrages in zwei Richtungen beschränkt worden. Einmal besteht nach § 453 HGB. in gewissen Grenzen ein Zwang für die Eisenbahn, mit jedem Absender, welcher die Beförderung eines Gutes, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen begehrt, einen Frachtvertrag abzuschließen. Ferner ist aber auch die Freiheit der vertragschließenden Teile dahin eingegrenzt, daß sie die einzelnen Bestimmungen des Frachtvertrages nicht nach freiem Belieben festsetzen können. Verschiedene im Handelsgesetzbuch festgelegte Verpflichtungen der Eisenbahn, zu denen gerade die wichtigsten, unter anderem auch sämtliche Vorschriften über die Haftung gehören, können nämlich nicht durch Verträge ausge-

¹⁾ Derselben Ansicht: Roeder, Jur. Wechrt. 1924, Seite 161; Starck, Jur. Wechrt. 1922, Seite 569; Kammergericht, Urteil vom 25. April 1923; Jur. Wechrt. 1924, Seite 204, Nr. 6; Schmidt-Ernsthansen, daselbst zu Nr. 6.

geschlossen oder beschränkt werden. (Vergl. § 471 HGB.) Die Bestimmungen der §§ 453 und 471 dienen demselben Zwecke, nämlich dem Gedanken, daß die Eisenbahn den Interessen der Allgemeinheit sich unterzuordnen hat. Der Bahntransport ist ein unentbehrliches Hilfsmittel für den Güterauslaß in der modernen Volkswirtschaft. Hinzu kommt, daß die Bahn, ein, wenn auch nicht rechtliches, so doch tatsächliches Beförderungsmittel, insbesondere auf langen Strecken, ausbildet¹⁾. Ohne die Bestimmungen der §§ 453 und 471 würde also die Bahn in der Lage sein, die Vertragsbestimmungen beliebig dem Absender zu diktieren²⁾. Diese Folge will das Gesetz verhindern. Wenn nun trotz ausweichender Verpackung eines Gutes vom Absender ein den Tatsachen widersprechendes Anerkennnis verlangt wird, so weigert sich damit die Bahn, den Beförderungsvertrag entsprechend dem durch das Gesetz bestimmten Inhalt auszuführen. Denn bei ausweichender Verpackung soll nach dem Gesetze das Gut befördert werden, ohne daß ein Anerkennnis im Frachtbrief abgegeben wird. Der Kontrahierungszwang der Bahn hat aber, wie oben dargelegt wurde, nicht nur den Sinn, daß die Bahn überhaupt verpflichtet ist, Güter zu befördern, sondern er hat weiter auch den Sinn, daß die Bahn gehalten ist, den Vertrag unter Innehaltung der gesetzlich für ihn vorgeschriebenen Bestimmungen auszuführen. Ob aber die Bahn ihrer Verpflichtung zum Kontrahieren auch hinsichtlich des Inhaltes des Beförderungsvertrages voll und ganz nachgekommen ist, diese Frage wird man der objektiven Nachprüfung des Richters nicht entziehen dürfen. Man wird dem Absender nicht die Möglichkeit abschneiden dürfen, im Prozesse anzuklären, ob die Bahn den Kontrahierungszwang in jeder Beziehung erfüllt hat, also auch die Frage zur Nachprüfung des Gerichts stellen müssen, ob der Inhalt des Frachtrages bezüglich der Angabe des Anerkennnisses im Frachtbriefe den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Wenn der Absender im Prozeß beweist, daß die Verpackung den Anforderungen entgegen seinem Anerkennnis genügt, so stellt sich damit heraus, daß das von dem Bahnbeamten geforderte Anerkennnis unbegründet war. Ja, mehr als das! Es stellt sich heraus, daß das Verlangen des Beamten unrechtmäßig war, weil es sich mit den gesetzlichen Bestimmungen in Widerspruch setzte. Da es aber Aufgabe des Gerichtes ist, festzustellen, ob der Beförderungsvertrag seinen Inhalte nach in jeder Hinsicht dem Gesetze entspricht, so muß das Gericht auch den Gegenbeweis, daß die Verpackung entgegen dem Anerkennnis ausreichte, zulassen. Die Rechtsaufassung, welche diesen Gegenbeweis nicht zulassen will, läuft aber darauf hinaus, daß die Bahn hinsichtlich des Anerkennnisses den Frachtraverg nach ihrem fiktionalen gestalten kann. Diese Auffassung steht also im Widerspruch mit einem grundlegenden Rechtsgedanken des Eisenbahnverkehrs.

Die gelegentlich vertretene Ansicht, eines Gegenbeweises gegen das Anerkennnis bedürfe es deshalb nicht, weil der Absender seine etwaigen Rechte aus der Unrichtigkeit des Anerkennnisses im Wege des Schadenersatzes gemäß § 453 Absatz 4 HGB, geltend machen könne, trifft nicht zu; denn diese Gesetzesbestimmung stellt eine Verpflichtung zum Schadenersatz nur für den Fall fest, daß die Bahn die Übernahme des Gutes verweigert hat. Der Zwang der Bahn, den Frachtraverg mit einem bestimmten Inhalt abzuschließen, ist nicht in § 453, sondern im § 471 HGB, zum Ausdruck gekommen.

Die Konstruktion, nach der ein Verzicht in dem Anerkennnis liegen soll, kann nach meiner Ansicht doch nicht dazu führen, dem Absender den Gegenbeweis gegen

¹⁾ Düringer-Hachenburg, Vorbemerkung 5 vor § 453.
²⁾ Selting, Deutsches Handelsrecht, Hamburg 1924, Seite 323.

dessen Richtigkeit abzuschneiden. Denn eine solche Verzichtserklärung würde nach § 471 Absatz 1 HGB, nichtig sein. Der Verzicht würde die nach § 457 grundsätzlich festgelegte Verpflichtung der Bahn, für den durch Verlust oder Beschädigung der Güter auf dem Transport entstandenen Schaden einzustehen, für einen Fall ausschließen, welcher im Gesetze nicht als haftungsbeschränkend vorgesehen ist, nämlich für den Fall, daß trotz des Anerkennnisses das Gut ausreichend verpackt war.

Roeder¹⁾ vertritt die Ansicht, es verstieße gegen die gute Sitte, wenn sich die Eisenbahn vom Absender trotz einer guten und sicheren Verpackung durch Zwang die Mangelhaftigkeit der Verpackung beschleunigen ließe. Er glaubt die §§ 823 u. 824 BGB, anwenden zu können und hieraus die Nichtigkeit des Anerkennnisses herleiten zu können. Dieser Ansicht vermag ich nicht beizutreten. In Frage käme höchstens § 826 BGB. Dessen Voraussetzungen sind aber, wenn weiter nichts vorliegt als die den Tatsachen widersprechende Abgabe des Anerkennnisses, nicht gegeben. Mindestens wird man dem Eisenbahnbeamten, der sich die Mangelhaftigkeit der Verpackung objektiv im Widerspruch mit den Tatsachen bescheinigen läßt, nicht die subjektive Absicht nachweisen können, vorsätzlich dem Absender Schaden zuzufügen. Man wird ihm niemals widerlegen können, daß er sein Urteil nach bestem Wissen abgegeben hat. In den meisten Fällen wird eine falsche Beurteilung der Verpackung bei ihm daraus entstehen, daß er einseitig für die Interessen der Bahn Partei nimmt, ohne daß damit ein böser Wille gegen den Absender verbunden zu sein braucht. Ferner würde nach § 831 des BGB, die Bahn sich damit exculpieren können, daß sie bei der Anstellung des betreffenden Beamten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt gewahrt hat.

§ 5.

e) Wann ist der Gegenbeweis gegen das Anerkennnis als geführt anzusehen?

Von den Anhängern der Auffassung, daß ein Gegenbeweis gegen das Anerkennnis nicht zulässig ist, braucht die Frage, welche Anforderungen an die Verpackung zu stellen sind, höchstens in dem Zusammenhange erörtert zu werden, ob den Umständen nach ein eingetretener Schaden auf die Mangelhaftigkeit der Verpackung zurückgeführt werden kann. Wenn man meiner oben § 4 dargelegten Ansicht folgt, wonach der Gegenbeweis zulässig ist, so ist die Frage zu prüfen, welche Maßstäbe an die Sicherheit der Verpackung anzulegen sind und welche Anforderungen an den vom Absender zu führenden Gegenbeweis zu stellen sind. Als sicher verpackt sind nach § 459 Absatz 1 Ziffer 2 HGB, und § 62 Absatz 1 EVO, solche Güter anzusehen, bei denen den Anforderungen genügt ist, die von „ihrer Natur“ an die Sicherheit der Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung gestellt werden. Hiernach ist für die Beantwortung der Frage, ob die Verpackung ausreicht, der Rechtsprechung ein weiter Spielraum gelassen.

Die Frage wird immer nur nach den Umständen des einzelnen Falles entschieden werden können.

Man wird aber doch nach gewissen allgemeinen gültigen Maßstäben suchen müssen, welche die Sicherheit des Urteils und eine gewisse Gleichförmigkeit der Rechtsprechung gewährleisten.

¹⁾ Roeder, Zur jüngsten Rechtsprechung des Reichsgerichts über das Thema mangelhaft verpackt. EE. Band 39, Seite 238.

Als Maßstab für die Beurteilung wird von mancher Seite die Auffassung der Handelskreise angegeben, ja sogar oft für allein ausschlaggebend gehalten. Für diese Auffassung läße sich anführen daß die Bedürfnisse des Verkehrs erfordern, die Kosten der Verpackung zum Werte des Gutes in ein angemessenes Verhältnis zu setzen. Von dieser wirtschaftlichen Erwägung wird sich das Urteil der Handelskreise über das notwendige Maß der Umhüllung in erster Linie leiten lassen. Hiernach besteht die Gefahr, daß die Handelskreise, die mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen besonderen Gefahren zu wenig berücksichtigen. In vielen Fällen wird von einer anderen Art der Verpackung deshalb abgesehen, weil zahlreiche Sendungen trotz nicht genügend sicherer Verpackung unbeschädigt am Bestimmungsorte eintreffen und deshalb die Versender es zur Ersparung der größeren Kosten darauf ankommen lassen, ob demnach ein Schaden entsteht. So kann sich sehr leicht eine Übung, die Güter einer bestimmten Art nicht ausreichend zu verpacken, herausbilden, und diese Übung wird das Urteil der Handelskreise beeinflussen. Dieses Urteil allein kann deshalb nicht maßgebend sein¹⁾.

Starck²⁾ will dagegen in erster Linie die Auffassung der Bahnbeamten als Maßstab für die Beurteilung der Frage gelten lassen. Nach seiner Ansicht liegt eine gewisse Gewähr für die Festigkeit der Grundsätze bei der Annahme des Gutes darin, daß von der Art der Verpackung die Gefährdung der Bahn abhängt und die Garantie der sicheren Ablieferung damit verbunden ist. In Zeiten der Not und des Rohstoffmangels würden diese Grundsätze verschärft werden. Gerade entgegenesetzt sei die Auffassung der Handelskreise; denn der Handel dürfe nach Verkehrsversicherung und passe sich den Zeitverhältnissen an. Es sei aber nicht zugänglich, die Anforderungen an die Verpackung in solchen Zeiten zu verringern.

Diese Begründung scheint auf den ersten Blick zu überzeugen. Trotzdem scheint sie mir nicht stichhaltig zu sein, weil die Anforderungen der Bahn an die Güte der Verpackung oft über das Maß des Notwendigen hinausgehen werden. Ist doch der annehmende Bahnbeamte bei der Beurteilung kein objektiver Dritter, sondern vielmehr selbst Partei. Demnach kann die allgemeine Auffassung der Bahnangestellten keinen objektiven Maßstab für das Gericht ergeben, nach welchem dieses sich zu richten hat. Wohl ist in jedem einzelnen Falle, und zwar in erster Linie die Frage zu prüfen, ob bei objektiver Betrachtung erwartet werden kann, daß die betreffende Verpackung der Bahn die Möglichkeit gibt, das Gut unversehrt abzuliefern. Für die Beurteilung dieser Frage kann aber keineswegs die Auffassung der Bahnbeamten allein maßgebend sein. Gewiß werden die Gerichte diese Erfahrungen heranziehen müssen, um sich ein Urteil zu bilden. Daneben wird aber auch die Ansicht der Handelskreise Berücksichtigung finden müssen. Haben doch auch diese ein Interesse daran, daß das Gut möglichst unversehrt befördert wird. Bei ihrer Auffassung wird nur das Moment der Wirtschaftlichkeit erhöhte Beachtung finden, insbesondere die Frage, ob nicht die Kosten der Verpackung unverhältnismäßig hoch sind im Verhältnis zum Werte des Gutes. Die Konsequenz der Auffassung von Starck, welcher auch das Reichsgericht zu folgen scheint, würde die sein, daß für den Verlust oder die Beschädigung mancher nicht sehr wertvoller Güter, bei denen eine kostspielige Verpackung wirtschaftlich ist, die Bahn niemals haften würde. Diese Konsequenz ist im Interesse des Wirtschaftslebens unmöglich.

¹⁾ OLG. Celle, Urteil vom 5. November 1921. ER. Band 39, Nr. 79. OLG. Hamm, Urteil vom 14. April 1921; Verkehrsrechtliche Rundschau 1922, Seite 301, Nr. 192.
²⁾ Starck, Jur. Wechrl. 1922, Seite 569—570.

Das Aufgabengebiet des Autobusüberlandverkehrs¹⁾.

Von Dr. rer. pol. Dipl.-Kandmann Hans Schnabel, Köln.

Inhaltsangabe:

A. Das theoretische Aufgabengebiet, bestimmt durch die dem Autobusverkehr innewohnenden „natürlichen“ Eigenschaften.

1. Kostengestaltung:

a) Die Selbstkosten des Autobusbetriebs:

Vorbemerkung:

α) Darstellung und Kritik bisheriger Selbstkostenrechnungen.

β) Anstellung einer Selbstkostenrechnung.

b) Allgemeine Schlüsse aus der Selbstkostenrechnung:

α) Fallende Einheitskosten bei steigender Leistung.

β) Das subjektive Maximum.

c) Tarifbemessung:

α) Ermittlung der Verkehrsintensität.

β) Höhe der Tarife.

d) Allgemeine Schlüsse aus der Tarifgestaltung:

Das Aufgabengebiet der verschiedenen Wagentypen innerhalb des Autobusverkehrs.

2. Die Konkurrenzfähigkeit:

Vorbemerkung:

a) Parallelkonkurrenz bestimmt durch Preis, Geschwindigkeit und andere Eigenschaften.

β) Virtuelle Parallelkonkurrenz bei kontinuierlichem und periodisch wechselndem Verkehr.

b) Wettbewerb bei Winkelverkehr:

α) Bei echtem Winkelverkehr.

β) Bei unechtem Winkelverkehr.

B. Die Einpassung des theoretischen Aufgabengebiets in den Wirtschaftsorganismus durch von außen wirkende „organische“ Kräfte:

1. Zuweisung des Arbeitsgebietes nach der mengenmäßigen Leistungsfähigkeit.

2. Allgemeine volkswirtschaftliche Erwägungen.

3. Verkehrswirtschaftliche Forderungen.

A. Das theoretische Aufgabengebiet bestimmt durch die dem Autobusverkehr innewohnenden „natürlichen“ Eigenschaften.

1. Die Kostengestaltung.

a) Die Selbstkosten des Autobusbetriebs.

Vorbemerkung:

Aufgabe ist zunächst, das „natürliche“ Arbeitsgebiet des Autobusüberlandverkehrs zu prüfen, oder mit anderen Worten, Überlegungen anzustellen, die z. B. ein Unternehmer machen soll, bevor er einen Autobusbetrieb eröffnet. Er kalkuliert

¹⁾ Die Abhandlung ist die gekürzte Wiedergabe einer Anfang 1926 der Wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln vorgelegten Dissertation.
Zeitschr. f. Verkehrs-wissenschaft, 4. Jahrg. Heft III.