

waren ziemlich kunterbunt in einige Lattenverschlüsse eingepackt, und da während der Versandzeit trocken-heißes Wetter herrschte und die Sendung überdies infolge Nachlässigkeit des Absenders zwar, wie verlangt, bahnlagernd, aber nach einem falschen Bahnhof der betreffenden Großstadt adressiert worden war, so waren die Pflanzen natürlich vollständig vertrocknet, als sie endlich in meinen Besitz gelangten. Ein andermal erhielt ich eine Sendung Tomatenpflanzen in 8-cm-Töpfen, die der Absender einfach in schwache, sogenannte Nizzakörbe eingelegt hatte. Man kann sich vorstellen, daß die Topfscherben und zerbrochenen Stengel und Blätter ein recht angenehmes Gemisch darstellten. Wieder ein andermal war ich der glückliche Empfänger von Erdbeerpflanzen, deren Laub der Absender gründlich naßgemacht hatte, anstatt nur die Wurzeln mäßig anzufeuchten und die Pflanzen erst nach gehörigem Abtropfen einzupacken. Da der gute Mann die Pflanzen außerdem in eine Kiste ohne Luftlöcher gepackt hatte, so waren sie infolge Erhitzung gehörig zu Schaden gekommen. In allen Fällen packte ich die Pflanzen in Gegenwart von einwandfreien, zu mir nicht im Verwandtschaftsverhältnis stehenden Zeugen aus, und der Schaden ging stets zu Lasten der Versender.

Aus welchem Grunde ich diese wenig erfreulichen Dinge hier erzähle? Weil die Hauptversandzeit bevorsteht und weil jeder Versender sich viele Scherereien, unliebsamen Briefwechsel mit der mit Recht verärgerten Kundschaft und Geldverluste ersparen kann, wenn er die Ware so verpackt, wie es den Grundsätzen der Vernunft entspricht. M.

Rechtspflege

Zur Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung.

Die bevorstehende Hauptversandzeit im Samengeschäft läßt es geraten erscheinen, einen Punkt zu besprechen, der infolge des augenblicklichen Hochstandes der Samenpreise auch für den Gartenbau, insonderheit für den Samenhandel und Samenbau Bedeutung hat. Es handelt sich um die Haftung der Eisenbahn beim Versand von Sämereien, deren Preis für ein Kilo 150 Mark übersteigt. Güter in dieser Preislage werden nach den am 1. März 1919 eingeführten Tarifbestimmungen als „Kostbarkeiten“ bezeichnet. „Kostbarkeiten“ sind aber nur bedingungsweise zur Beförderung mit der Eisenbahn zugelassen, und zwar ist dieselbe davon abhängig, daß der Frachtbrief den Vermerk enthält: „Wert über 150 M. für 1 kg“, daß ihre Auslieferung als Eilgut oder beschleunigtes Eilgut erfolgt, das Gewicht des einzelnen Stückes nicht weniger als 20 kg bei Eilgut und 10 kg bei beschleunigtem Eilgut beträgt und die Aufgabe in fest verschlossenen Fässern oder Kisten sowie in Ballen — soweit letztere Verpackungsart handelsüblich ist — vorgenommen wird. Gleichzeitig wurde durch den

Tarif die Haftpflicht der Eisenbahn bei Verlust, Minderung oder Beschädigung derartiger Güter, auch falls sie einen höheren Wert haben, auf nur 150 M. für je 1 kg beschränkt. Es liegt also eine tief einschneidende Abweichung von § 84 der Verkehrsordnung vor, nach welchem die Eisenbahn für den Schaden voll haftet, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Verpackungsmängel oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes verursacht ist.

Bei dieser Neuregelung stützt sich die Eisenbahn auf das ihm nach § 89,2 EVO zugestandene Recht, die Höhe des Schadenersatzes für die bedingungsweise zugelassenen Gegenstände des § 54 EVO auf einen Höchstbetrag beschränken zu können. Nach dieser Sachlage tritt für alle sog. „Kostbarkeiten“ im Sinne der oben ausgeführten Tarifbestimmungen gemäß § 96 EVO eine Verwirkung der Ersatzansprüche dann ein, wenn sie unter unrichtiger Bezeichnung aufgeliefert oder wenn die für diese Gegenstände vorgesehenen Sicherheitsmaßregeln vom Absender unterlassen werden. Wenn sonach ein Gut, dessen Wert für 1 kg Rohgewicht der Ware höher ist als 150 M., mit einem Frachtbriefe aufgeliefert wird, der diesen Vermerk nicht enthält, oder wenn die Aufgabe als gewöhnliches Frachtgut und nicht als Eilgut erfolgt, das Gewicht weniger als 20 kg beträgt, oder wenn das Gut nicht in fest verschlossenen Kisten oder Fässern angerollt wird, oder wenn schließlich eine Ballenverpackung gewählt wird, die nicht handelsüblich ist, so wird die Eisenbahn im Falle des Verlustes des Gutes keinen Schadenersatz leisten.

Wir wollen nun einmal prüfen, inwiefern diese Sachlage für den Samenversand Bedeutung hat. Zunächst folgt daraus, daß im Falle der Versendung von Saatgut, dessen Kilopreis mehr als 150 M. beträgt, das betreffende Frachtstück und der dazu gehörige Frachtbrief alle Bedingungen erfüllen müssen, welche die Eisenbahnverwaltung für die Versendung von Kostbarkeiten vorschreibt. Andernfalls ist bei etwaigem ganzen oder teilweisen Verlust des Frachtstückes oder sonstiger Schädigung desselben der Fiskus überhaupt nicht haftpflichtig. Nicht selten liegt der Fall vor, daß kleine Mengen von teuren Sämereien im Kilopreis über 150 M. großen Bahnfrachtstücken, welche billigeres Saatgut irgendwelcher Art enthalten, beige packt werden. Die kleine Menge des teuren Samens erfüllt also dann den Begriff der „Kostbarkeit“, während auf den Hauptanteil des Inhalts des Frachtstückes dieser Begriff nicht zutrifft. Zum Beispiel wollen wir annehmen, 1 kg verschiedener Blumensämereien, die insgesamt 1200 M. kosten, und 2 kg Blumenkohlsamen im Werte von je 1400 M., zusammen also von 2800 M., würden einem Bahnfrachtstück von

netto 25 kg mit irgendwelchen anderen Sämereien, z. B. Stangenbohnen im Werte von 19 M. für 1 kg, beige packt, dann hätte der Inhalt der ganzen Sendung einen Wert von 1200 + 2800 + 475 M = 4475 M. und ein Nettogewicht von 28 kg. Auch in diesem Falle muß der Absender die ganze Sendung nach den für Kostbarkeiten vorgeschriebenen Bedingungen verpacken und verfrachten, denn der Durchschnittswert dieses Inhaltes des Frachtstückes beträgt $4475 : 28 = \text{rund } 159,80 \text{ M. für } 1 \text{ kg}$. Unterläßt er das und das Frachtstück wird gestohlen, dann bekommt der Empfänger keinen Pfennig Schadenersatz. Nicht einmal die 475 M. für die gestohlenen Stangenbohnen werden ihm ersetzt. Es liegt in dieser Hinsicht bereits eine Entscheidung des Reichsgerichts vor, die allerdings einen anderen Geschäftszweig, nämlich den Webstoffhandel, betrifft. Der Streitfall lag nach den „L. N. N.“ wie folgt:

„Am 9. Oktober 1918 ist von Krefeld aus eine 44 kg schwere Kiste, als deren Inhalt „Seidenwaren“ angegeben waren, als Frachtgut zur Versendung nach einer polnischen Station aufgegeben worden. Die Kiste ist nicht angekommen. Die Empfängerin derselben, eine Firma in Lodz, klagte deshalb gegen den preußischen Eisenbahnfiskus auf rund 29 600 Mark Schadenersatz. Die Eisenbahn berief sich hiergegen darauf, daß es sich bei dem verlorengegangenen Frachtgut um Kostbarkeiten gehandelt habe und unterlassen worden sei, diese Eigenschaft und den Wert im Frachtbriefe anzugeben. Unstreitig enthielt die Kiste 101 m Satin im Werte von 1528 M. und 401 m Cachemir im Werte von 28 138 M.

Während das Landgericht Köln dem Grunde nach den beklagten Eisenbahnfiskus zum Schadenersatz verurteilte, hat das Oberlandesgericht Köln umgekehrt entschieden und die Klage abgewiesen. Die letztere Entscheidung ist vom Reichsgericht durch Zurückweisung der klägerischen Revision bestätigt worden. In seinen Entscheidungsgründen führt der oberste Gerichtshof aus: Im gegenwärtigen Falle handelt es sich um ein Frachtstück von 1 m im Geviert von geringer Höhe von 44 kg Gewicht, das einen Wert von 29 667 M. hatte. In Betracht zu ziehen für die Frage, ob der Begriff Kostbarkeit gegeben ist, hat man nur das Frachtstück als solches, und es ist nicht, wie im Schrifttum vertreten wird, ein Unterschied dahin zu machen, daß in einem Falle, wo in einem Frachtstück Gegenstände, die für sich nicht den Begriff der Kostbarkeit erfüllen, mit Kostbarkeiten zusammengepackt und versandt sind, die gesetzlichen Bestimmungen die Haftpflicht nur bezüglich der letzterwähnten Gegenstände ausschließen. Vielmehr ist die Haftpflicht der Bahn in einem solchen Falle ganz ausgeschlossen, sofern der Begriff Kostbarkeit für das Frachtstück als solches zutrifft. Es kann daher im gegenwärtigen Falle nicht darauf ankommen, daß die 101 m Satin für sich wohl den Begriff der Kostbarkeit nicht erfüllen könnten, vielmehr steht nur zur Entscheidung, ob der Begriff Kostbarkeit für das ganze Frachtstück als solches zu bejahen ist. Dies ist aber der Fall. Es ergibt sich bei dem Frachtstück

kommt, und daß es vor allem ein junges Pärchen ist — ältere vermehren sich nicht mehr so.“

„Na, ich wüßte nicht,“ bemerkte Papa Ströbel mit einem Blick auf die beiden Sprößlinge. Mama gab ihm einen Rippenstoß.

„Na ja — schon gut,“ sagte Papa, „das mit der Geschlechtsbestimmung werden wir wohl schon herauskriegen, dagegen wüßte ich tatsächlich nicht, wie ich das Alter eines Kaninchens zu bestimmen hätte, es sei denn, ich äße es auf dem Markte zur Probe auf.“

Mama Ströbel dachte einen Augenblick nach: „Ich weiß schon,“ sagte sie dann mit einem sinnenden Lächeln, „es ist wie bei den Hasen. Man merkt es an den Ohren.“

„Du willst doch nicht etwa behaupten, daß die Ohren mit zunehmendem Alter immer länger werden.“

„Nein — aber die Ohren bei Hasen und ähnlichen Tieren sind in der Jugend zart und weich. Eine vorsichtige Hausfrau untersucht beim Einkauf eines Hasen auf dem Markt immer zuerst, ob sich die Ohren leicht einreißen lassen oder nicht.“

„Muy bien!“ sagte Vater Ströbel, „versuchen wir es also mit den Ohren.“

Auf dem Freimarkte gab es eine Fülle von Kaninchen aller Farbenschattierungen. Die Ströbelschen Kinder verliebten sich gleich in ein Pärchen schneeweiße, und Papa entschloß sich, darum zu handeln. Der Verkäufer schwur bei allem, was ihm bis dato heilig gewesen, daß es ein Pärchen sei; der Herr möge sich persönlich überzeugen.

Papa Ströbel nahm die Kaninchen nacheinander bei den Ohren, wandte sich von seiner unschuldigen Nachkommenschaft ab und versuchte, diesbezügliche Feststellungen zu machen. Er wurde böse zerkratzt, wie das in solchen und ähnlichen Fällen vorzukommen pflegt, aber er kam der Sache nicht auf den Grund.

„Gut,“ sagte er schließlich resigniert, „nehmen wir an, daß es ein Pärchen ist.“

„Es ist ein Pärchen,“ sagte der Händler mit einem häßlichen Fluch.

„Na, schon gut — aber wie ist es mit dem Alter?“

„Senor,“ sagte der Verkäufer mit einem Brustton, aus dem die Wahrheit hervorzitterte,

„wenn diese Kaninchen nicht so jung sind, wie ich war, als ich meinen Hausstand gründete, will ich verfl...“

„Bitte, das genügt — wenigstens weiß ich, was Sie damit sagen wollen. Immerhin werden Sie mir gestatten, eine kleine Probe zu machen. — Da, Hans, halte solange das eine Kaninchen.“

Vater Ströbel klemmte das eine Kaninchen zwischen die Beine, nahm eines der zarten, langen, rosa schimmernden Ohren zwischen die Finger und probierte, ob sie so zart waren, wie sich das für ein junges Kaninchen gehörte. Ohne daß er es beachtete, beschäftigte sich sein Sohn Hans mit denselben Forschungen. Beide kamen zu dem Schlusse, daß die Kaninchen noch in zartem Alter waren, denn beiden gelang es, die Ohren bis nahezu an ihre Wurzel aufzureißen.

„Halt, was machen Sie?!“ schrie der Händler. „Jetzt ist der Handel abgeschlossen, — die Kaninchen nehme ich nicht wieder zurück!“

(Fortsetzung folgt.)