

bezeichneten. Das ist, wie das Urteil sehr richtig ausführt, unzulässig. 2. Wird in dem Urteil die Behauptung aufgestellt, nur solche Leute der Bahn kämen als Schuldige in Betracht, die mit dem „Beförderungsgeschäft der Bahn“ direkt zu tun haben. Daß das letztere nicht zutrifft, muß schon dem gesunden Menschenverstand einleuchten. Ich habe die Gründe des Kammergerichts mit Hilfe der bisherigen Rechtsprechung und Rechtslehre widerlegt; doch lassen wir zunächst einmal das Kammergerichtsurteil folgen:

„Der Kläger übergab am 21. September 1920 der Bahn in Pforzheim einen Koffer, der mittels Eilgut an die Firma W. in Berlin befördert werden sollte. In diesem befanden sich Schmucksachen, zum größeren Teil aus Gold und Silber, zum kleineren Teil auch aus halbechten Sachen. Im Frachtbrief war der Inhalt des Koffers mit „Bijouterien“ angegeben, und es befand sich darin noch der Vermerk „Wert per Kilo über 150 M“. Als der Koffer in Berlin auf dem Anhalter Bahnhofe ankam, stellte sich heraus, daß er beraubt worden war. Ein Teil der Sachen ist dem Geschädigten mit Hilfe der Polizei zugeführt worden. Das Landgericht hat die Klage des Geschädigten abgewiesen, seine Berufung vor dem Kammergericht hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen des Urteils: . . . Nach der Vorschrift des § 54 der Eisenbahnverkehrsordnung und den Ausführungsbestimmungen des Nachtrags V zum Deutschen Eisenbahngütertarif sind . . . Gold- und Silberwaren . . . sowie Gegenstände, deren Wert mehr als 150 M das Kilo beträgt, unter ihren Namen mit dem Zusatz: „Wert über 150 M pro kg“ im Frachtbrief, Spalte „Inhalt“, zu bezeichnen. Da unstreitig der größte Teil des Kofferinhalts aus Schmucksachen aus echtem Gold und Silber bestand und derartige Waren unter ihren Namen nach der genannten Vorschrift im Frachtbrief zu bezeichnen sind, so hätte der Frachtbrief zur Inhaltsangabe den Vermerk „Waren aus Gold und Silbersachen“ tragen müssen. Der Vermerk „Bijouterien“ war daher unrichtig und nicht ausreichend. Unter Bijouterien versteht man nach allgemeinem Sprachgebrauch Schmucksachen, welche aus minderwertigem, unechtem Material (nur vergoldet oder versilbert) hergestellt worden sind. Selbst wenn, wie Kl. behauptet, der Ausdruck „Bijouterie“ die „handelsübliche“ Bezeichnung für sämtliche Erzeugnisse der Juwelen-, Gold- und Silber-Industrie, sowohl für echte, wie auch unechte Fabrikate der Edelmetallindustrie ist²⁾, so ist dies unbeachtlich, weil nach der genannten Tarifvorschrift mit der handelsüblichen Bezeichnung die nicht namentlich genannten Kostbarkeiten im Frachtbrief zu bezeichnen sind, hier aber namentlich genannte Waren, nämlich Gold und Silber, in Betracht kommen . . . Da hier Gegenstände, welche nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger Bezeichnung aufgeliefert wurden, so ist gemäß §§ 96 EVO., 467 HGB. die Haftpflicht der Bahn ausgeschlossen . . .

Ebenso kommt die Haftung der Bahn aus § 5 EVO., 431 HGB., wonach die Bahn für das Verschulden ihrer Leute haftet, nicht in Betracht, weil diese Bestimmungen, wie ihre Stellung innerhalb des Gesetzes ergibt, zur Voraussetzung haben, daß überhaupt eine Haftung aus dem Frachtvertrage besteht, was hier nicht der Fall ist, dagegen keine besondere, selbständige Haftung neben der Haftung aus dem Frachtvertrage begründen sollen.

Es könnte sich noch fragen, ob mit Rücksicht darauf, daß an der Beraubung des Koffers Leute der Bahn beteiligt waren, nicht auch eine Haftung aus § 831 begründet ist, wonach derjenige, der Leute zu einer Verrichtung bestellt, zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist, welchen diese Leute in Ausübung der Verrichtung dem Geschädigten widerrechtlich zugefügt haben. Dies ist zu verneinen. Die Bahnarbeiter, welche die Diebe waren, hatten die Strecken in Ordnung zu bringen und nichts mit der Beförderung

²⁾ Nach den von uns an sachverständiger Stelle eingezogenen Erkundigungen werden in Pforzheim unter „Bijouterie“ nicht nur Schmucksachen aus Edel- und Unedelmetall, sondern auch kleinere Gebrauchsgegenstände, wie Messer, Necessaires aller Art, Taschenspiegel und dergleichen, ohne Rücksicht auf das Material, aus dem sie hergestellt sind, verstanden. Die Gewerbeordnung dagegen unterscheidet in § 56, Ziffer 3 und 11, ausdrücklich „Gold- und Silberwaren“ und „Schmucksachen, Bijouterien usw.“ Nach dieser Unterscheidung kann es sich also bei „Schmucksachen und Bijouterien“ nur um Gegenstände aus unedlen Metallen handeln. Die gleiche Unterscheidung macht die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 27. November 1896 in der durch die Bekanntmachungen vom 13. Januar 1909 und 4. März 1912 abgeänderten Fassung unter Ziffer I, 1, wo „Gold- und Silberwarenfabrikanten“ von „Bijouteriefabrikanten“ unterschieden werden. — Nach den Erläuterungen zum französischen Zolltarif werden unter „bijouterie“ kleine, durch ihre Ausführung oder ihr Material kostbare, Schmuckzwecken dienende Gegenstände verstanden. Anscheinend gelten also hier als „bijouterie“ Schmucksachen ohne Rücksicht auf das Material, aus dem sie hergestellt sind. Daneben wird ausdrücklich noch „bijouterie doublée d'or ou d'argent“ und „bijouterie fausse“ genannt.

Die Schriftleitung.

zu tun. Sie haben also den Diebstahl nicht in Ausführung ihrer Verpflichtung begangen (vergl. Planck § 851 Anm. 2 a RGZ. 24, 125; Gruchot 51, 607) . . . Nach alledem war die Berufung des Kl. zurückzuweisen.“

Der erste Teil des Urteils ist richtig, der zweite Teil aber total unrichtig, wie aus den folgenden Gründen hervorgeht:

Mit der „Annahme des Gutes“ beginnt die Haftung der Eisenbahn nach dem Eisenbahnfrachtrecht und zwar sogar auch für solche Güter, die nicht unter der im § 54 EVO. und im Nachtrag V der Ausführungsbestimmungen zum DEGT. geforderten Bezeichnung „Kostbarkeiten“ aufgeliefert worden sind, sofern die Bahn in der Ausübung ihrer Sorgfalt als Frachtführer über das Gute ein grobes Verschulden trifft; der Eisenbahnfrachtvertrag ist wegen der unrichtigen Bezeichnung nicht deshalb nichtig, das Gegenteil ist der Fall (Reichsgericht vom 9. November 1921 in Verkehrsrechtliche Rundschau, Bd. I, Nr. 117, Sp. 213). Demnach ist die Haftung der Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrage gegeben.

Nun sagt das Kammergericht, die Bahn könne schon deshalb nicht aus §§ 95, 431 EVO. bzw. HGB. haften, weil es nach dem Gesetz Voraussetzung sei, daß die Diebe mit dem Frachtgeschäft der Bahn zu tun haben müssen. Die Streckenarbeiter hätten nichts mit diesem Geschäft zu tun gehabt; sie seien vielmehr zu anderen Arbeiten angenommen worden. Das ist nicht richtig und steht auch mit dem Gesetz nicht im Einklang. Auch die Streckenarbeiter sind ein Glied in der Kette der Leute, deren sich die Bahn zur Ausübung ihrer Beförderungsgeschäfte bedient; ohne die Ausübung der Tätigkeit der Streckenarbeiter ist ein richtiges und gefahrloses Beförderungsgeschäft der Eisenbahn nicht denkbar. Denn es ist nicht das Beförderungsgeschäft im einzelnen, sondern das Beförderungsgeschäft im ganzen in Betracht zu ziehen. Völlig gleichgültig ist es daher, ob die jeweils in Betracht kommende Beförderung in den besonderen Pflichtkreis der betreffenden Bahnleute fällt; erheblich ist vielmehr jedes Verschulden dieser Personen in Ansehung des Frachtgutes, und dieses Verschulden macht den Frachtführer haftpflichtig (so auch Düringer-Hachenburg HGB. S. 571; Rundnagel Haftung S. 23).

Selbst der Gesetzgeber hat es ausdrücklich gewünscht, daß der Frachtführer für seine Leute ausnahmslos haftet, die in seinem Beförderungsgewerbe tätig sind. Denn im § 431 HGB. wird ja gesagt: „Der Frachtführer hat ein Verschulden „seiner“ Leute und ein Verschulden „anderer Personen“, deren er sich bei der „Ausführung der Beförderung bedient“, in gleichem Umfange zu vertreten, wie ein eigenes Verschulden.“ Daher wird das Gesetz ganz richtig vom Reichsgericht ausgelegt, wenn es in den Entsch. f. Zivils. 7, 127 (Juristische Wochenschrift 1905 S. 186 Nr. 36) sagt: „Der Gewerbebetrieb ist hierbei im weitesten Umfange zu verstehen und namentlich nicht auf die unmittelbar auf die Beförderung gerichteten Handlungen zu beschränken. Diese Angestellten brauchen daher mit der eigentlichen Güterbeförderung selbst nicht befaßt zu sein, nur muß ihre Tätigkeit mit dem „Beförderungsgewerbe“ in Verbindung stehen . . . Es gehören hierher bei den Eisenbahnen nicht nur Güterschaffner, Gepäckmeister, sondern auch Wagenputzer, Lampenanzünder, Portiers, Bahnwärter . . .“

Es ist daher nicht einzusehen, weshalb nicht auch die Streckenarbeiter hierunter gezählt werden sollen. Denn wer bei der Ausführung (des Beförderungsgewerbes) behilflich ist, wirkt zur Ausführung mit (RG. in Juristische Wochenschrift 1912, S. 582, Nr. 2). Es ist daher richtig, wenn Mittelstein in Ehrenbergs Handbuch 7, 1, S. 148—149, Note 9, betont, daß auch Gelegenheitsarbeiter, zu denen doch die Streckenarbeiter gezählt werden, gleichfalls mit zu den Personen im Sinne des § 431 HGB. gehören.

Für seine Leute haftet der Frachtführer ohne Einschränkung und zwar auch dann, wenn sie mit der Ausführung der Beförderung des Gutes, das Schaden erlitt, nicht befaßt waren. Es genügt, daß die durch die Anstellung, zugewiesene Tätigkeit oder durch sie eine Gelegenheit sich bot, die schädigende Handlung vorzunehmen, oder dadurch die betreffende Handlung erleichtert wurde. Daher haftet der Frachtführer auch dann, wenn der Bahnmann außerhalb der Dienstzeit oder an einem Orte, an den er durch seinen Dienst nicht gerufen, den zu betreten ihm sogar untersagt war, schuldhaft handelt (Reichsgericht in Entsch. f. Zivils. 7, 128).

Da der Gepäckwagen, in welchem sich neben dem beraubten Gute auch noch andere wertvolle Güter befanden, am hellen Tage völlig unbewacht geblieben war, so liegt grobe Fahrlässigkeit der