

Das
Reichs-Haftpflicht-Gesetz

betreffend

die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem
Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Steinbrüchen,
Gräbereien und Fabriken herbeigeführten Tödtungen und
Körperverletzungen

vom 7. Juni 1871

aus der Rechtslehre und der Rechtsprechung

erläutert

von

H. Gensler,

Staatsanwalt bei dem königl. Oberlandesgericht zu Marienwerder.

Berlin und Leipzig
Verlag von J. Guttentag (D. Collin).
1882.

Vorwort.

Die Entstehung des vorliegenden Kommentars fällt in eine Zeit, in welcher die Haftpflichtfrage in Presse und Parlament der eifrigsten Erörterung unterzogen wurde. Der Versuch, den die Reichsregierung behufs Lösung der Aufgabe, die Arbeiter gegen die wirthschaftlichen Nachtheile von Betriebsunfällen sicher zu stellen, mit der Vorlegung des Unfallversicherungsgesetzes unternommen hat, ist ohne positives Resultat geblieben. Damit ist über die Weitergeltung des Reichshaftpflichtgesetzes in seinem bisherigen Umfange vorläufig entschieden worden. Bei den außerordentlichen Schwierigkeiten, die sich einer gesetzlichen Regelung der fraglichen Materie in den Weg stellen, werden voraussichtlich noch Jahre vergehen, ehe ein mit größerem Erfolg erneuerter legislatorischer Versuch zu einer Reform der Haftpflicht das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 theilweise außer Kraft setzen wird. Hinsichtlich der beim Eisenbahnbetriebe eintretenden Unfälle sowie hinsichtlich der beim Betriebe der Bergwerke, Steinbrüche, Gräbereien und Fabriken eintretenden Verletzungen von Personen, die nicht zu den Arbeitern oder Angestellten der bezüglichen gewerblichen Anlage gehören, wird überdies die Weitergeltung des Reichshaftpflichtgesetzes auch durch die erwähnte Reform nicht berührt. Der Verfasser hofft daher, daß auch trotz

des jetzigen schnellen Flusses der Gesetzgebung der vorliegende Kommentar einem praktischen Bedürfnisse entsprechen und denen, die durch ihre amtliche oder gewerbliche Thätigkeit in Beziehung zu der Haftpflichtfrage geführt werden, nicht unwillkommen sein wird.

Seit dem Erscheinen der Commentare von *Endemann*, *Jacobi*, *Franz* und *Rah* sind einerseits zahlreiche ältere Kontroversen, zu denen das Haftpflichtgesetz Anlaß gab, in der Rechtsprechung des höchsten deutschen Gerichtshofes zur Entscheidung gekommen, andererseits zahlreiche neue Zweifel in betreff der Anwendung und Auslegung dieses Gesetzes aufgetaucht. Der umfassende und gründliche Kommentar *Eger's* erschwert durch seinen großen Umfang, so vorzüglich er durch die Reichhaltigkeit des gebotenen Materials für den Theoretiker ist, den Gebrauch für den Praktiker, den er zu einem förmlichen Studium jeder einzelnen Gesetzesbestimmung nöthigt. Auch in seiner zweiten Auflage hat derselbe überdies die das Haftpflichtgesetz betreffende Rechtsprechung des Reichsgerichts noch nicht berücksichtigt gekonnt. Der Verfasser hat daher geglaubt, gegenüber dem Wunsche des Herrn Verlegers, „einen übersichtlichen, knapp gehaltenen und doch alles Wissenswerthe und Wissensnöthige umfassenden Kommentar des Reichshaftpflichtgesetzes zu ediren,“ sich nicht ablehnend verhalten zu sollen.

Was die äußere Form und Anordnung des Kommentar anlangt, so hat bei jedem zu erläuternden Begriff zunächst die eigene Auffassung des Verfassers, beziehungsweise die von ihm als zutreffend adoptirte fremde, Platz gefunden. Demnächst sind etwaige abweichende Ansichten anderer Commentatoren wiedergegeben und, soweit es erforderlich schien, kritisiert worden. Hieran schließen sich jedesmal die bezüglichen, aus der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und des Reichsgerichts sich ergebenden Rechtsfälle in chronologischer Reihenfolge an. Eine Einleitung, enthaltend die Geschichte des Reichshaftpflichtgesetzes, eine Uebersicht

über dasselbe, die allgemeinen Motive und die Literatur zu demselben, ist dem Kommentar vorausgeschickt, eine Uebersicht über die Haftpflichtgesetzgebung der außerdeutschen Länder demselben als Anhang beigegeben worden.

Marientwerder, den 1. Juli 1881.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

	Seite
1. Geschichte des Reichshaftpflichtgesetzes	1
2. Uebersicht über das Reichshaftpflichtgesetz und allgemeine Motive zu demselben	4
3. Literatur zum Reichshaftpflichtgesetz	11

Kommentar.

§ 1 des Reichshaftpflichtgesetzes	15
§ 2 " " "	58
§ 3 " " "	86
§ 4 " " "	112
§ 5 " " "	126
§ 6 " " "	128
§ 7 " " "	130
§ 8 " " "	142
§ 9 " " "	148
§ 10 " " "	160

Anhang.

Die Haftpflichtgesetzgebung der außerdeutschen Länder . .	163
Alphabetisches Sachregister	189

Einleitung.

1. Geschichte des Reichshaftpflichtgesetzes.

Im Jahr 1868 ging dem Reichstag des norddeutschen Bundes aus Leipzig eine Petition zu, in welcher eine Revision „der gesetzlichen Bestimmungen über Schadenersprüche von Privatpersonen bei nicht von ihnen verschuldeten Unglücksfällen“ erbeten wurde. Diese Petition, welche auf Beschluß des Reichstages vom 24. April 1868 an den Bundeskanzler „zur thunlichsten Berücksichtigung“ abgegeben wurde, gab den ersten Anlaß zu einem legislatorischen Vorgehen in der fraglichen Richtung.

Am 9. Mai 1870 wurde dem Bundesrath ein von Achenbach und Herz ausgearbeiteter Entwurf zu einem Gesetze betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen und Bergwerken herbeigeführten Unfälle seitens der preussischen Regierung unterbreitet. Der Ausschuß für Justizwesen, dem dieser Entwurf zunächst überwiesen wurde, erstattete über denselben am 16. Mai 1870 Bericht und brachte einige Aenderungen in Vorschlag. Bei der im Februar 1871 erfolgten zweiten Vorlage des Entwurfes im Bundesrath wurden auch seitens der Bundesregierungen mehrere Amendements zu demselben gestellt, welche seine Ausdehnung auf die bei dem Betriebe von Steinbrüchen, Gräbereien und Fabriken eingetretenen Unfälle zur Folge hatten. Nachdem der Justizausschuß des Bundesraths sich über die Aenderungsvorschläge in einem Bericht vom 14. März 1871 geäußert, erfolgte im Bundesrath die endgültige Feststellung des Gesetzentwurfes, der dann unter dem 28. März 1871 dem ersten deutschen Reichstage zur Verathung und Beschlußfassung vorgelegt wurde.

Im Reichstage hatte die erste Lesung des Entwurfes die Bildung einer sogenannten freien Kommission (Lasler und Genossen) zur Folge, welche den Entwurf einer eingehenden Prüfung

unterzog und nicht weniger als zwanzig Abänderungsvorschläge zu demselben machte. Zu letzteren trat noch eine Reihe weiterer Amendements bei der zweiten Lesung im Plenum des Reichstages hinzu. In dieser wurden die §§ 1, 2 und 4 des Entwurfes unverändert, der Rest unter mehr oder minder erheblichen Aenderungen der Vorlage angenommen. In dritter Lesung wurde das Gesetz unter Verwerfung des größten Theils der wiederum gestellten Amendements, deren Menge, wie Endemann (die Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. 2. Aufl. S. 8) treffend bemerkt, nicht unerheblich zu Gunsten der Regierungsvorlage wirkte, mit großer Majorität angenommen.

Nachdem der Bundesrath den vom Reichstag beschlossenen Aenderungen des Entwurfes beigetreten war, wurde letzterer als „Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Steinbrüchen, Gräbereien und Fabriken herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen“ in dem Reichsgesetzblatt vom 14. Juni 1871 (Nr. 25 S. 207—209) publizirt. Durch Gesetz vom 1. November 1872 (Gesetzblatt für Elsaß-Lothringen 1872 S. 769) wurde das Reichshaftpflichtgesetz mit Geltung vom 1. Januar 1873 ab in Elsaß-Lothringen eingeführt.

Die am 1. Oktober 1879 eingetretene Gesetzeskraft des Reichsgerichtsverfassungsgesetzes und der Reichscivilprozessordnung hat auf das Reichshaftpflichtgesetz insofern Einfluß gehabt, als § 6 desselben ausdrücklich aufgehoben und § 10 durch die veränderte Gerichtsverfassung implicite modifizirt worden ist.

Die formelle und materielle Unzulänglichkeit des Reichshaftpflichtgesetzes stellte sich bald nach der Einführung desselben heraus. Die Voraussage Förster's (Theorie und Praxis des gem. preuß. Privatrechts, 3. Aufl. 1873, B. II. S. 461), das Gesetz werde in der Praxis ein Heer von Streitfragen und sehr verschiedene Entscheidungen hervorrufen, hat sich in vollstem Maße erfüllt. Bald brach sich auch die Erkenntniß Bahn, daß eine weitergehende Ausdehnung der Haftpflicht ein dringendes Bedürfniß sei. Während die in § 1 des Haftpflichtgesetzes normirte Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer keine beachtenswerthen Angriffe erfuhr, wurden zahlreiche Forderungen auf Erweiterung der in § 2 des Gesetzes behandelten, die Berg- und Industriearbeiter betreffenden Haftpflicht laut. Diese Forderungen hatten theils die Uebertragung der Haftpflicht auf andere, als die in § 2 aufgeführten Betriebe, theils die Ausdehnung derselben auf andere, als durch Verschulden von Angestellten des Unternehmers verursachten Unfälle, theils eine dem Verunglückten günstigere Vertheilung der prozessualischen Beweislast zum Gegenstand. Wie die Revisionsvorschläge zum

Haftpflichtgesetz in der Literatur ihre Erörterung fanden (vergl. Baron „zur Fortbildung des Haftpflichtgesetzes“ und Held „Bericht über verschiedene Ansichten, betreffend die Haftpflichtfrage“ in der Schrift des Vereins für Sozialpolitik „die Haftpflichtfrage“), so wurden sie auch in den Reichstagsessionen der Jahre 1878, 1879 und 1880 in Folge von Anträgen und Interpellationen Anlaß zu lebhaften Debatten (vergl. Baron a. a. D. S. 113—117), ohne daß dabei ein positiver Erfolg erzielt wurde. Bereits in der Reichstagsfikung vom 26. Februar 1879 warf jedoch der Staatsminister Hoffmann folgende auf eine Arbeiterversicherungsanstalt hinweisende Frage auf: „Sollen wir nun lieber auf dem Wege der Invalidenversorgung, die ein soziales Band zwischen Arbeitgeber und Arbeiter knüpft, Abhülfe schaffen, oder sollen wir es thun auf dem Wege der Verschärfung des Haftpflichtgesetzes, welches in jedem einzelnen Falle der Anwendung den Arbeiter in einen juristischen Gegensatz, in eine feindliche Stellung zu dem Arbeitgeber treten läßt?“ Diese Frage fand ihre Beantwortung durch die am 8. März 1881 erfolgte Vorlegung des Entwurfes eines Gesetzes, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter. Dieser Entwurf ließ die im § 1 des Haftpflichtgesetzes normirte Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer unberührt. An die Stelle der im § 2 statuirten Haftpflicht der Betriebsunternehmer von Bergwerken u. s. w. soweit dieselbe die in jenen Betrieben beschäftigten Arbeiter und Angestellte betraf, setzte er eine auf gesetzlicher Vorschrift beruhende Versicherung der Arbeiter und Angestellten bei einer Reichsversicherungsanstalt gegen den durch einen Betriebsunfall verursachten Vermögensschaden unter Beitragsleistung der Betriebsunternehmer, der Arbeiter, bezw. Angestellten, und des Reichs zu den Versicherungsprämien. Nachdem zwar das Prinzip der obligatorischen, staatlichen Versicherung die Billigung der Mehrheit des Reichstages gefunden, dagegen sowohl die Einsetzung einer centralen Reichsversicherungsanstalt als auch die staatliche Beitragsleistung zu der Versicherungsprämie verworfen war, hat der Bundesrath am 25. Juni 1881 dem so veränderten Gesetze seine Zustimmung versagt. Der seitens der Reichsregierung unternommene Versuch, „eine Regelung herbeizuführen, welche die Arbeiter gegen die wirtschaftlichen Folgen der bei der Arbeit eintretenden Unfälle in möglichst weitem Umfange sicherstellt, ohne die Industrie mit unerschwinglichen Opfern zu belasten“ (Motive zum Unfallversicherungsgesetz) ist hiermit zunächst gescheitert.

2. Uebersicht über das Reichshaftpflichtgesetz und allgemeine Motive zu demselben.

Das Reichshaftpflichtgesetz behandelt gesondert in § 1 die Haftpflicht der Betriebsunternehmer von Eisenbahnen, in § 2 die der Betriebsunternehmer von Bergwerken, Steinbrüchen, Gräbereien und Fabriken. Verschieden ist in beiden Fällen der Grund und die Ausdehnung der Haftpflicht (§ 1 — obligatio ex lege, § 2 — obligatio quasi ex delicto; in § 1 Haftung für casus, in § 2 nur für Verschulden der Angestellten) sowie die Vertheilung der Beweislast (nach § 1 hat der Unternehmer den Ausschluß der Haftpflicht, nach § 2 der Verletzte den Eintritt derselben nachzuweisen).

§§ 3—10 beziehen sich in gleicher Weise auf die Fälle des § 1 wie auf die des § 2.

§ 3 normirt den Umfang der Schadenersatzleistung.

§ 4 bestimmt die Einrechnungsfähigkeit der Leistungen von Versicherungsanstalten und Hilfskassen auf den Schadenersatz.

§ 5 enthält das Verbot vertragsmäßiger Ausschließung der Haftpflicht.

§ 6 giebt Vorschriften über das Beweisverfahren im Prozeß.

§ 7 handelt von der Feststellung des Schadenersatzes, von der Sicherheitsleistung für denselben und von der Abänderungsfähigkeit einer zugebilligten Rente.

§ 8 trifft Bestimmung über die Verjährung der Ersatzansprüche.

§ 9 normirt das Verhältniß des Haftpflichtgesetzes zur Landesgesetzgebung, insbesondere die Haftpflicht des Unternehmers bei eigenem Verschulden desselben.

§ 10 schreibt die Zuständigkeit des höchsten deutschen Gerichtshofes für Prozesse über Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz vor.

Die allgemeinen Motive, welche dem Entwurfe des Reichshaftpflichtgesetzes beigegeben waren, lauten folgendermaßen.

„Der Reichstag des norddeutschen Bundes hat am 24. April 1868 eine Petition aus Leipzig, in welcher auf eine Revision der gesetzlichen Bestimmungen über die Schadensansprüche von Privatpersonen bei nicht von ihnen verschuldeten Unglücksfällen auf Eisenbahnen, in Bergwerken, Fabriken u. s. w. angetragen wird, dem Bundeskanzler zur thunlichsten Berücksichtigung übergeben.

Die Mängel der bestehenden Gesetzgebung sind in prozessualer Beziehung vornehmlich in der zu großen Beschränkung

des richterlichen Ermessens bei Ermittlung des Thatbestandes und Abschätzung des Schadens, soweit es das materielle Recht betrifft, aber darin gefunden, daß die Klage auf Ersatz nur gegen den unmittelbaren, in der Regel unvernünftigen Urheber gegeben wird, daß der Kreis der zur Entschädigungsklage berechtigten Personen zu sehr beschränkt, sowie daß das Maß der Entschädigung in der Regel unzulänglich sei und fast niemals einen ausreichenden Ersatz für die Einbuße gewähre, welche dem Beschädigten aus seiner temporären oder dauernden Arbeitsunfähigkeit, bezw. den Hinterbliebenen durch den Verlust ihres Ernährers erwachse.

Eine eingehende Erwägung hat zu der Ueberzeugung führen müssen, daß die Fortschritte der Industrie allerdings Verhältnisse geschaffen haben, denen gegenüber die allgemeinen Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadensersatz in den gedachten Fällen nicht mehr für ausreichend erachtet werden können.

Das gemeine Civilrecht und die von diesem beherrschten deutschen Partikularrechte gehen im Allgemeinen von dem Prinzip aus, daß für den durch Vorsatz oder Nachlässigkeit verursachten Schaden nur der unmittelbare Urheber verantwortlich zu machen sei. Ist der Schadensstifter Vertreter einer dritten Person, so hat der Auftraggeber, sofern nicht seine Ersatzpflicht durch die Widerrechtlichkeit des Auftrages oder durch dessen kontraktswidrige Ausführung begründet wird, nur für erweisliche Versehen über die Auswahl seines Beauftragten (culpa in eligendo) zu haften. Die letztere Verbindlichkeit hat das preussische Landrecht (Th. I. Tit. 6. § 63) noch weiter dahin beschränkt, daß derselbe nur subsidiär für den durch einen untauglichen Bevollmächtigten verursachten Schaden einzustehen habe.

Daß eine in so enge Grenzen eingeschlossene Verantwortlichkeit den bei industriellen Unternehmungen durch widerrechtliche Handlungen Beschädigten nur in sehr seltenen Fällen Aussicht auf Schadloshaltung gewährt, liegt auf der Hand. In der That haben Doktrin und Praxis den durch das römische Recht übernommenen Normen eine weitere Ausbildung zu geben sich bemüht, ohne daß es ihnen jedoch gelungen wäre, zu übereinstimmenden Ansichten in diesem Punkte zu gelangen.

Anderes verhält es sich in dem Gebiete des rheinischen Rechts. Dem allgemeinen Prinzip, daß Jeder den durch seine Schuld einem Andern zugefügten Schaden zu ersetzen verbunden sei, ist im Artikel 1384 des französischen Civilgesetzbuches die weitere Anwendung gegeben, daß die Verantwortlichkeit für den Schaden nicht nur dem obliegt, der den Schaden durch eigenes Handeln verursachte, sondern auch dem, der für den Schadensstifter einzustehen hatte. Verantwortlich in solchem Maße sind sowohl die-

jenigen, welche ein Aufsichtsrecht zu üben haben, als auch jeder Prinzipal und Auftraggeber für seine Bediensteten und Angestellten bei den Verrichtungen, zu welchen sie gebraucht werden.

Man hat wohl behauptet, daß das rheinische Recht in der hier fraglichen Beziehung von dem gemeinen deutschen Rechte nicht so sehr abweiche, der Unterschied vielmehr lediglich in der Anwendung beruhe, in der dem französischen Verfahren eigenthümlichen Leichtigkeit des Beweises und in der freieren Bewegung des Richters, der, weniger an die strenge Verhandlungsmarime gebunden, dem Beschädigten einen wirksamen Schutz gewähren könne. Ohne zu verkennen, daß ein theoretischer Rechtsatz je nach der Art seiner Handhabung im Prozesse sehr verschieden wirken kann, wird man doch einen tiefgreifenden Unterschied darin finden müssen, daß das französische Recht den Beauftragten während der Ausführung der ihm übertragenen Dienstleistung mit dem Auftraggeber vollständig identifiziert und für solidarisch verbunden erklärt, während das deutsche Recht an dem Dualismus beider Rechtssubjekte festhält und die Einheit nur bei einzelnen Willensakten und innerhalb mehr oder weniger eng gezogener Grenzen gelten läßt.

Dieses Unterschiedes ist sich die Kommission, welche 1865 66 in Dresden mit der Ausarbeitung eines den deutschen Bundesstaaten gemeinsamen Obligationenrechtes sich beschäftigte, auch vollständig bewußt gewesen. Sie hat den Versuch gemacht, sich dem rheinischen Rechte zu nähern, ist aber in dem Artikel 216 ihres Entwurfes nicht über den Satz hinausgegangen, daß derjenige, welcher rechtlich verpflichtet ist, die Aufsicht über einen Andern zu führen, für widerrechtliche Handlungen des letzteren insoweit aufzukommen hat, als er jener Verpflichtung aus Verschuldung nicht nachkommt. Die für die Fälle der freien Stellvertretung vom französischen Rechte angenommene Solidarität zwischen dem Prinzipal und Beauftragten hat jene Kommission sich bezüglich der Delikte nicht angeeignet. Augenscheinlich hat sie es für bedenklich erachtet, in diesem Punkte das Prinzip des bei uns eingebürgerten Rechtes zu verlassen.

Wenn es im Hinblick auf die in gleicher Proportion mit der Entwicklung industrieller Anlagen sich mehrenden Unglücksfälle die Aufgabe der Reichsgesetzgebung ist, der körperlichen Integrität einen erhöhten Rechtsschutz zu verleihen, so muß davon abgesehen werden, eine generelle Reform der Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadenersatz herbeizuführen. Ein so weit gestecktes Ziel würde nur im Zusammenhange mit dem ganzen System des Obligationenrechtes sich erreichen lassen. Zur Zeit wird es sich allein darum handeln können, im Wege eines Spezialgesetzes

Bestimmungen zu treffen, um denjenigen, welche bei, mit ungewöhnlicher Gefahr verbundenen Unternehmungen an Leib oder Leben beschädigt werden, beziehungsweise ihren Hinterbliebenen einen Ersatz des erlittenen Schadens zu sichern.

Hierbei werden vorzugsweise die Eisenbahnen, Bergwerke und Fabriken in Betracht zu ziehen sein.

Zwar hat die eingangs erwähnte Petition auch die Transportanstalten zur See (Segel- und Dampfschiffe) als Unternehmungen bezeichnet, bezüglich deren eine strengere Haftungsverbindlichkeit einzuführen wäre. Es ist jedoch hierbei übersehen, daß das, nunmehr als Reichsgesetz geltende Handelsgesetzbuch in diesem Punkte vollkommen ausreichende Bestimmungen enthält. Nach Vorschrift des Art. 451 dieses Gesetzbuches ist der Rheder für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Ebenso haftet der Schiffer nach Art. 478 für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden, und ist durch Art. 479 noch besonders ausgesprochen, daß diese Haftung auch den Reisenden gegenüber bestehe. Wenn also, wie Petenten behaupten, in Folge der neuerlich auf deutschen Auswandererschiffen vorgekommenen Unfälle keine Entschädigungsansprüche erhoben sind, so wird die Ursache dieser Erscheinung jedenfalls nicht darin zu finden sein, daß es an den rechtlichen Bestimmungen gemangelt hätte, um den Beschädigten den Ersatz ihres Schadens zu ermöglichen.

I. Was zunächst die Eisenbahnen anbelangt, so hat das Handelsgesetzbuch dieselben bezüglich der ihnen zur Beförderung übergebenen Güter für allen Schaden verantwortlich gemacht, sofern sie nicht die höhere Gewalt oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes als die Ursache des Verlustes oder der Beschädigung nachzuweisen vermögen (cfr. Artikel 421, in Verbindung mit Art. 395, 400 und 401). Die naheliegende Anwendung dieser Grundsätze auf den Personenverkehr ist im Handelsgesetzbuche nicht gemacht, sie würde auch, da der Grund der Haftungspflicht im Frachtvertrage ruht, nur zu Gunsten der Reisenden sprechen, nicht aber den Angestellten der Bahn, und noch weniger dritten Personen, welche durch Schuld des Eisenbahnbetriebes beschädigt werden, den Ersatz gewähren. Unter den Partikulargesetzgebungen hat dagegen die preussische diesem Gegenstande schon früher ihre Aufmerksamkeit zugewendet. In der richtigen Erkenntniß, daß der Größe der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahr und dem Vertrauen, mit dem das Publikum auf die Einrichtungen und Anordnungen der Eisenbahnverwaltung sich zu verlassen genöthigt ist, das höchste Maß der Verantwortlichkeit auf

Seiten des Unternehmers entsprechen müsse, hat das preussische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 im § 25 bestimmt:

die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder Gütern oder auch anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

Der Schwerpunkt dieser Bestimmung, welche auch in mehreren anderen Bundesstaaten gesetzliche Geltung erlangt hat, liegt darin, daß im Schadensfalle ein Verschulden des Betriebs präsumirt wird, die Eisenbahn mithin als ersatzpflichtig gilt, wenn sie nicht den Beweis der eigenen Verschuldung des Beschädigten oder der höheren Gewalt zu führen vermag.

Diese Rechtsauffassung entspricht ebensowohl der Analogie des Artikels 395 des Handelsgesetzbuches, als dem Sachverhältnisse selbst. Sie ist dem am 5. März 1869 in Oesterreich erlassenen Gesetz über die Haftung der Eisenbahnunternehmungen wesentlich zum Grunde gelegt und kann auch als Anhalt für die Reichsgesetzgebung benutzt werden.

II. Die Unglücksfälle im Bergbau sind, soweit eine Verschuldung dabei in Betracht kommen kann, meistens durch Explosionen (schlagende Wetter), Bruch oder Zusammensturz des Grubengebäudes, Wasserdurchbrüche, Sprengarbeiten und Maschinen verursacht worden.

Im Hinblick hierauf muß sich zunächst die Frage aufdrängen, ob es zulässig ist, den für die Haftungspflicht der Unternehmer von Eisenbahnen aufgestellten Grundsatz in gleichem Maße auf den Bergbau anzuwenden.

Diese Frage läßt sich nicht unbedingt bejahen, weil zugegeben werden muß, daß zwischen dem Betrieb der Eisenbahnen und dem des Bergbaues in der hier fraglichen Beziehung sehr wesentliche faktische Verschiedenheiten bestehen.

Man wird nicht zu weit gehen, wenn man annimmt, daß bei dem dormaligen Stande der Technik und der großen Menge von Hilfsmitteln und Erfahrungen ernste Unfälle im Eisenbahnverkehr sich durch Sorgfalt im Betriebe in der Regel vermeiden lassen. Die Unfälle im Bergbau dagegen sind oftmals die Folge des Einwirkens von Elementen und Naturkräften, welche sich auch der

sorgfältigsten Kontrolle entziehen. Ferner hat im Bergbau die selbstständige Thätigkeit des Arbeiters einen viel größeren Antheil am Betriebe, als bei den Eisenbahnen, wo es vornehmlich darauf ankommen wird, daß die dienstlichen Reglements und Anweisungen von den Angestellten pünktlich befolgt werden. Beim Bergbau handelt es sich nicht um den Schutz des Publikums, sondern um den Schutz des Arbeiters gegen die Verschuldungen des Unternehmers sowie der Bergwerksgenossen, und namentlich gegen die der eigenen Mitarbeiter selbst. Die Verantwortlichkeit des Werkbesizers kann nicht füglich weiter ausgedehnt werden, als die Möglichkeit seiner Kontrolle bei der Auswahl des zu verwendenden Personals reicht, und diese wird bei der großen Zahl der im Bergbau beschäftigten Arbeiter über letztere kaum zu führen sein. Der Hauptgesichtspunkt aber, welcher einer strengeren Haftungspflicht der Werkbesizer entgegentritt und in den Abhandlungen des Dr. S. Achenbach über diesen Gegenstand mit Recht betont wird, ist der, daß jeder Bergmann in die Arbeit mit dem vollen Bewußtsein der Gefahren eintritt, welche aus der Mitarbeit zahlreicher Genossen ihm erwachsen können. Er weiß, daß ein einziger Mitarbeiter durch unzeitiges Öffnen der Sicherheitslampe, durch Unvorsichtigkeit bei den Sprengarbeiten oder bei der Anwendung der Maschinen u. s. w. die Verstümmelung oder den Tod vieler Gefährten herbeiführen kann. Für die daraus entspringenden Schäden kann der Werkbesizer nach Billigkeit nicht in Anspruch genommen werden, seine Haftung wird sich auf das eigene Verschulden und dasjenige seiner Techniker und Offizianten beschränken müssen. Die französische Praxis ist, trotz der weitgehenden Bestimmungen des Code, in diesem Punkte schwankend gewesen, in England dagegen haben Theorie und Praxis die Haftbarkeit des Werkbesizers für die einem Arbeiter durch die Schuld eines Mitarbeiters verursachten Schäden entschieden verneint. An diese Auffassung von der Verantwortlichkeit des Werkbesizers wird sich die weitere Folgerung anknüpfen, daß im Schadensfalle nicht, wie bei den Eisenbahnen, eine Verschuldung des Unternehmers ohne Weiteres präsumirt werden kann, der Beweis der Verschuldung vielmehr von demjenigen zu erbringen ist, der sich auf dieselbe als den Grund seines Anspruches beruft.

III. Mehrfache Bedenken werden der Gesetzgebung entgegen treten, wenn es sich darum handelt, bezüglich der Haftung für Körperbeschädigungen im Fabrikbetriebe besondere, von dem allgemeinen Rechte abweichende Grundsätze aufzustellen. Schon die Frage, welche industrielle Anlagen als Fabriken zu bezeichnen sind und worin das Kriterium zu finden ist, das sie von anderen gewerblichen Unternehmungen, insbesondere von dem Handwerk

unterscheidet, wird Zweifel hervorrufen. Es giebt zudem Fabriken, deren Betrieb mit keiner oder geringer Gefahr für die körperliche Integrität verbunden ist, während eine solche Gefahr bei anderen Unternehmungen unleugbar vorhanden ist, die nicht den Fabriken zugerechnet werden.

Dieser nahe liegenden Bedenken ungeachtet wird man doch in der alljährlich wachsenden Zahl von Unglücksfällen im Fabrikbetriebe eine dringende Mahnung erkennen müssen, durch Einführung einer strengeren Haftbarkeit der Unternehmer dem Leben und der Gesundheit der Fabrikarbeiter einen größeren Schutz zu verleihen. Der legislative Grund, welcher darauf hinführt, abweichend von dem gemeinen Rechte die Verantwortlichkeit der Eisenbahn- und Bergwerks-Unternehmer zu erhöhen, trifft jedenfalls bei denjenigen Fabriken zu, welche Naturkräfte in ihren Dienst nehmen, die nur zu leicht eine von dem Arbeiter nicht vorherzusehende oder abzumendende zerstörende Wirkung ausüben. Angesichts der Ausdehnung, welche die Anwendung der Dampfkraft im industriellen Betriebe erlangt hat, wird man nicht einwenden können, daß es in der Hand des Arbeiters liege, in minder gefährlichen Unternehmungen Beschäftigung zu suchen, noch auch wird sich im Allgemeinen behaupten lassen, daß schon der Arbeitslohn eine Prämie für die Uebernahme der Gefahr enthalte. Da der Arbeiter in Fabriken bezüglich der Sicherheit seiner Person den Einrichtungen und Vorkehrungen des Unternehmers vertrauen und denselben oftmals willenlos sich überlassen muß, so wird die Forderung nicht abzulehnen sein, daß auch hier der Größe der Gefahr die Verantwortlichkeit des Unternehmers entsprechen müsse. Eine Ersatzpflicht des letzteren wird jedenfalls dann anzunehmen sein, wenn die für den Fabrikbetrieb erlassenen polizeilichen Vorschriften nicht eingehalten wurden und die vorgekommene Körperverletzung damit in kausalem Zusammenhange stehen konnte. Dagegen wird die Verschärfung der Haftbarkeit des Unternehmers nur so weit reichen dürfen, daß er die Verschulung seiner Angestellten zu vertreten hat, nicht aber wird er für die widerrechtlichen Handlungen seiner Lohnarbeiter verantwortlich zu machen sein. Die Gründe, welche diese Beschränkung beim Bergbau rechtfertigen, treffen mehrentheils beim Fabrikbetriebe zu. Dem entsprechend wird es hinsichtlich der Beweislast im Wesentlichen bei den Regeln des gemeinen Rechts zu bewenden haben.

Vorstehende Gesichtspunkte sind für die Aufstellung des Entwurfes maßgebend gewesen.“

3. Literatur zu dem Reichshaftpflichtgesetz.

- Eger: Das Reichshaftpflichtgesetz u. s. w. 2. Aufl. Breslau 1879.
- Endemann: die Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. 2. Aufl. Berlin 1876.
- Kah: Das Haftpflichtgesetz u. s. w. Mannheim und Straßburg 1874.
- Franz: Die Haftpflicht der Eisenbahn- u. s. w. Unternehmer. Weuthen 1872.
- Jacobi: Erläuterungen zum Haftpflichtgesetz 11. Aufl. Berlin 1878.
- Römer: „Ueber das rechtliche Verhältniß der Haftung des Betriebsunternehmers aus dem Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 zu der Haftung des an der Tödtung oder Körperverletzung Schuldigen nach gemeinem Recht und die actio de recepto“ in Goldschmidt's Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht B. 18 (neue Folge B. 3) S. 1 ff.
- Zimmermann: Abhandlung in Siebenhaar's Archiv f. Wechsel- und Handelsrecht neue Folge B. 2 S. 18; B. 3 S. 225.
- Martinus: Bemerkungen zum Reichshaftpflichtgesetz in Gruchot's Beiträgen u. s. w. Jahrgang 19. S. 650, 658—668.
- Athenbach: Abhandlung in der Zeitschrift für Bergrecht. Jahrgang 9 S. 104 ff., 419 ff.
- Endemann: Abhandlung in Faucher's Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft u. s. w. B. 36 S. 33—80.
- Lehmann: Körperverletzungen und Tödtungen auf deutschen Eisenbahnen. Erlangen 1869; Berlin 1871.
- Gallus: Das Gesetz der Haftpflicht und die Affekuranz. Berlin 1871.
- Reith: Deutsches Bergwörterbuch. Breslau 1871. S. 90, 98, 249.
- Jacobi: Die Fabrikgesetzgebung des deutschen Reichs und der Einzelstaaten. Berlin 1873.
- Jacobi: Die Gewerbegesetzgebung im deutschen Reich. Berlin 1874.
- de Marmol: „Bemerkungen über die civilrechtliche Haftpflicht der Eigenthümer u. s. w. bei Unfällen in Bergwerken“ in der Zeitschrift für Bergrecht. Jahrgang 1878. S. 364—376.
- E. L. Jäger: Beitrag zur Frage der Versicherung der Arbeiter gegen Unglücksfälle im Beruf. 1872, 1873.
- Die Haftpflichtfrage, Gutachten und Berichte veröffentlicht vom Verein für Sozialpolitik. Leipzig 1880.
- Grotze: Haftpflicht und Arbeiterversicherung. Berlin 1880.

Steiner: Zur Haftpflichtfrage. Wien 1881.

Blum: Die erste Frucht des deutschen Staatssozialismus, Kritik
des Entwurfes eines Arbeiterunfallversicherungsgesetzes u.
s. w. Leipzig 1881.

Arendt: Die Reichsunfallversicherung. Leipzig 1881.

Das Reichshaftpflichtgesetz

betreffend

die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem
Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Steinbrüchen,
Gräbereien und Fabriken herbeigeführten Tödtungen und
Körperverletzungen vom 7. Juni 1871.

(R.G.B. 1871 S. 207 u. ff).
