

Deutsche Reichsgesetze.

Text-Ausgaben mit Anmerkungen; Taschenformat; cartonnirt.

- 1) Die Verfassung des Deutschen Reichs von Dr. L. von Rönne. Vierte vermehrte Auflage. Cartonnirt 1 Mark.
- 2) Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. Nebst den gebräuchlichsten Reichsstrafgesetzen. Von Dr. G. Rübner. Dreizehnte Auflage. Cartonnirt 1 Mark.
- 3) Militär-Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich von Dr. G. Rübner, Geh. Ober-Finanzrath. Zweite Auflage bearbeitet von W. L. Solms, Ober-Korps-Auditeur. Cartonnirt 2 Mark.
- 4) Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch unter Ausschluß des Seerechts nebst Einführungs- und Ergänzungsgesetzen. Von F. Litzhauer, Rechtsanwalt und Notar. Fünfte Auflage. Cartonnirt 2 Mark.
- 5) Allgemeine Deutsche Wechselordnung von Dr. S. Borchardt, Minister-Resident, Geh. Justizrath u. c. Vierte Auflage und Wechselstempelsteuergesetz nebst Wechselstempelsteuertarif von Höyer, Geh. Regierungsrath und Stempelschaffner. Dritte vermehrte und veränderte Auflage, bearbeitet von Gaupp, Regierungsrath und Stempelschaffner. Cartonnirt in einem Bändchen. 1 Mark 50 Pf.
- 6) Reichs-Gewerbe-Ordnung nebst den für das Reich erlassenen Ausführungsbestimmungen. Von L. Ph. Berger, Regierungsrath. Sechste Auflage. Cartonnirt 1 Mark 25 Pf.
- 7) Die Deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung. Von Dr. P. D. Fischer, Geh. Ober-Postrath. Zweite vermehrte Auflage. Cartonnirt 2 Mark.
- 8) Die Gesetze über den Unterhaltungswohnfiß, über Bundes- und Staatsangehörigkeit und Freizügigkeit. Von Dr. J. Krich, Kaiserl. Geh. Regierungsrath. Zweite völlig veränderte Auflage. Cartonnirt 2 Mark.
- 9) Sammlung kleinerer Reichsgesetze. Ergänzung der im J. Guttentag'schen Verlage erschienenen Eingelauden deutschen Reichsgesetze. Ursprünglich herausgegeben von F. Litzhauer, Rechtsanwält. Vierte Auflage bearbeitet von M. Werner, Gerichtsassessor. Cartonnirt 2 Mark 40 Pf.
- 10) Das Reichsbeamten-Gesetz vom 31. März 1873 mit dem Gesetz über die Kauttionen der Reichsbeamten vom 2. Juni 1869 und den dazu ergangenen Verordnungen. Nebst einer Zusammenstellung der besonderen Vorschriften für einzelne Beamtenklassen. Von O. Grandle, Regierungsassessor. Cartonnirt 1 Mark.
- 11) Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungs-Gesetz, Einführungs-Gesetzen, Nebengesetzen und Ergänzungen. Von R. Sybow. Dritte vermehrte Auflage. Cartonnirt 2 Mark 50 Pf.
- 12) Strafprozeßordnung nebst Gerichtsverfassungs-Gesetz für das Deutsche Reich. Von Dr. A. Doehner, weil. ordentl. Professor in Halle a. d. S. Dritte veränderte und vermehrte Auflage bearbeitet von A. Sellweg, Landrichter in Hannover. Cartonnirt 1 Mark 60 Pf.
- 13) Konfessionsordnung mit Einführungs-Gesetz, Nebengesetzen und Ergänzungen. Von R. Sybow, Landrichter in Halle a. d. S. Zweite vermehrte Auflage. Cartonnirt 80 Pf.
- 14) Gerichtsverfassungs-Gesetz für das Deutsche Reich. Von R. Sybow. Dritte Auflage. Cartonnirt 80 Pf.
- 15) Gerichtskosten-Gesetz und Gebührenordnung für Gerichtsvollzieher nebst der Novelle vom 29. Juni 1881. Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige. Mit Kostentabellen. Von R. Sybow, Landrichter in Halle a. d. S. Zweite vermehrte Auflage. Cartonnirt 80 Pf.
- 16) Rechtsanwalts-Ordnung für das Deutsche Reich. Von R. Sybow. Zweite vermehrte Auflage. Cartonnirt 50 Pf.
- 17) Gebührenordnung für Rechtsanwälte. Von R. Sybow. Zweite vermehrte Auflage. 50 Pf.
- 18) Das Deutsche Reichsgesetz über die Reichsstempelabgaben vom 1. Juli 1881. Von Gaupp, Regierungsrath und Stempelschaffner in Berlin. Zweite vermehrte Auflage. Cartonnirt 1 Mark 20 Pf.
- 19) Die See-Gesetzgebung des Deutschen Reichs. Von Dr. jur. W. E. Knitzsch, Landgerichtsrath zu Rostock. Cartonnirt 3 Mark.
- 20) Gesetz, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter. Vom 15. Juni 1883 von E. von Woedtke, Regierungsrath. Mit einem Anhang, enthaltend die für Preußen erlassene Ausführungsanweisung vom 26. November 1883. Zweite Auflage. Cartonnirt 1 Mark 20 Pf.
- 21) Die Konsular-Gesetzgebung des Deutschen Reichs von Dr. Philipp Jörn, ordentlichem Professor der Rechte zu Königsberg. Cartonnirt 4 Mark.
- 22) Patent-Gesetz, betreffend das Urheberrecht an Mustern und Modellen. Gesetz über Marken-Schutz. Nebst Ausführungsbestimmungen. Von L. Ph. Berger, Regierungsrath. Cartonnirt 80 Pf.
- 23) Unfallversicherung-Gesetz vom 6. Juli 1884. Von E. von Woedtke, Regierungsrath, z. Z. im Königl. Preuß. Ministerium für Handel und Gewerbe. Cartonnirt 1 Mark.
- 24) Reichsgesetz, betreffend die Kommandit-Gesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften. Vom 18. Juli 1884. Von G. Lehner, Kammergerichtsrath und Dr. B. Simon, Rechtsanwalt. Cartonnirt 1 Mark.
- 25) Das Deutsche Reichsgesetz wegen Erhebung der Brauksteuer vom 31. Mai 1872. Von Bertho, Regierungsrath. Cartonnirt 1 Mark 60 Pf.
- 26) Die Reichsgesetzgebung über Münz- und Bankwesen, Papiergeld, Prämienpapiere und Reichsanleihen. Von R. Koch, Kaiserl. Geh. Ober-Finanzrath. Cartonnirt 2 Mark 40 Pf.

Die Haftpflicht
der
Eisenbahnen, Bergwerke
u. s. w.

für die bei deren Betriebe herbeigeführten

Tödtungen und Körperverletzungen.

Erläuterungen des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871

von

Dr. W. Endemann,
ord. Professor an der Universität zu Bonn.

Dritte Auflage.

Berlin und Leipzig.
Verlag von J. Guttentag.
(D. Collin.)
1885.

Vorwort zur dritten Auflage.

Seit Erscheinen der zweiten Auflage hat es an Darstellungen der Haftpflicht nicht gefehlt. Wenn gleichwohl und ungeachtet der Veränderung des Rechtszustandes durch die neueste Gesetzgebung die Aufforderung erging, diesen Kommentar des Haftpflichtgesetzes noch einmal herauszugeben, so konnte ich mich derselben nicht entziehen. Die dritte Auflage, die hiermit dargeboten wird, darf sich als eine Neubearbeitung bezeichnen.

An dem Urtheil über das Gesetz, das sich durch dessen Erfolg und Schicksal reichlich bestätigt hat, konnte sich nichts ändern. Indessen ist manche polemisirende Bemerkung der früheren Auflage fortgelassen worden. Einem Gesetz gegenüber, das Jahre lang in Geltung gewesen ist, hat die Kritik seiner Bestimmungen natürlich an unmittelbarer Bedeutung verloren.

Die kommentarische Form ist geblieben. Doch ist, wie die Inhaltsübersicht lehrt, gestrebt worden, der systematischen Ausführung wenigstens näher zu kommen; wie zu hoffen, nicht zum Schaden des Ueberblicks über die ganze Materie.

Als Hauptaufgabe mußte es erscheinen, das reiche Material, das sich theils in den Werken Anderer, namentlich dem Kommentar Eger's, welchem manche Belehrung verdankt wird, der geschickten Zusammenstellung Genzmer's und der systematischen Darstellung Westerkamp's, sodann aber in den Entscheidungen des Reichsoberhandels- und des Reichsgerichts vorfindet, zu berücksichtigen. Letztere sind bis zum 10. Bande der offiziellen Sammlung benutzt worden.

Die Entscheidungen anderer Gerichte mit heranzuziehen, glaubte ich mir erlassen zu können. In dieser Hinsicht mag für die Neuzeit auf die Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen, die Eger herausgibt, verwiesen werden.

Natürlich ist durch das vermehrte Material eine nicht unbedeutende Erweiterung des Umfangs nöthig geworden.

Die Darstellung dessen, was die Gesetze über Kranken- und Unfallsversicherung gebracht haben, lag fern. Doch habe ich nicht unterlassen, an den geeigneten Stellen auf den Einfluß, den sie auf die Anwendung des Haftpflichtgesetzes äußern, im Allgemeinen hinzuweisen.

Bonn, im April 1885.

W. Endemann.

Inhaltsübersicht.

Einleitung.	Seite
1. Entstehung des Haftpflichtgesetzes. §. 1	1
2. Inhalt und Charakter des Gesetzes. §. 2	6
3. Auslegung des Gesetzes. Literatur desselben. §. 3	11
4. Die rechtliche Natur und die Grundlage der Haftpflicht. §. 4	15

Erläuterungen des Gesetzes.

I. Die Haftpflicht.

§. 1.

A. Der Eisenbahnunternehmung	23
1. Begriff der Eisenbahn	23
2. Die Voraussetzungen der Haftpflicht	28
a) Bei dem Betriebe	28
b) Ein Mensch	39
aa) getödtet	40
bb) körperlich verletzt	41
c) Beweis der Voraussetzungen	41
3. Der Betriebsunternehmer	42
4. haftet für den entstandenen Schaden	46
5. Ausnahme von der Haftverbindlichkeit, wenn er beweist	50
a) höhere Gewalt	54
aa) Naturereignisse	56
bb) Handlungen Dritter	57
b) eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten	58

§. 2.

B. Anderer Unternehmungen	64
1. Wer — betreibt	65
a) Bergwerk	68
b) Steinbruch	70
c) Gräberei	70
d) Fabrik	71
2. Die Voraussetzungen der Haftpflicht	73
a) Verschulden bestimmter Personen	74
aa) Bevollmächtigte	74

	Seite
bb) Repräsentanten	77
cc) Zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebs angemener Personen	78
b) Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen	81
aa) Begriff des Verschuldens	81
bb) in Ausführung der Dienstverrichtungen	83
cc) als Ursache der Tödtung oder Körperverletzung	84
3. Haft für den dadurch entstandenen Schaden	86
a) Charakter der Haftverbindlichkeit	86
b) Beschränkung derselben. Insbesondere eigenes Verschulden des Betriebsunternehmers	87
4. Unzulänglichkeit der Haftpflicht des §. 2. Unfallversicherungsgezet und dessen Einfluß auf die Geltung des §. 2	89

II. Der vermöge der Haftpflicht zu leistende Schadensersatz.

§. 3.

A. Regelmäßiger Umfang desselben	93
1. Im Falle der Tödtung	96
a) Die Kosten verführter Heilung	96
b) Die Beerdigungskosten	97
c) Der Vermögensnachtheil des Getödteten durch Störung des Erwerbs	98
aa) während der Krankheit	98
bb) Begriff des Erwerbs	99
cc) Vermögensnachtheil	101
dd) Erwerbsunfähigkeit und Verminderung der Erwerbsfähigkeit	102
d) Ersatz für entzogene Alimente	105
aa) Voraussetzung	105
1. zur Zeit des Todes	105
2. vermöge Gesetzes begründete Unterhaltsverpflichtung des Getödteten	106
bb) Die Ersatzforderung	107
1. Charakter derselben	107
2. Umfang, insoweit dem Berechtigten in Folge des Todesfalls der Unterhalt entzogen worden ist	109
2. Im Falle der Körperverletzung	114
a) Ersatz der Heilungskosten	114
b) Ersatz des Vermögensnachtheils aus Störung des Erwerbs	115
aa) Vermögensnachtheil. Folge der Verletzung. Erwerbsunfähigkeit und Verminderung der Erwerbsfähigkeit	115
bb) Abweichungen von §. 1.	115
1. Der Verletzte	115
2. Zeitweise und dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit	116
cc) Bemessung des Vermögensnachtheils	116
1. Untersuchung, ob und welche Erwerbsfähigkeit vorhanden war	116

	Seite
2. ob in Folge der Verletzung Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit eingetreten ist . .	121
3. Taxirung des Schadenersatzes	123
3. Die Gläubigerschaft für den Anspruch	125
a) auf Heilungskosten	125
b) auf Beerdigungskosten	126
c) auf Schadenersatz wegen Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit	127
d) auf Schadenersatz wegen entzogenen Unterhalts	127
§. 4.	
B. Beschränkung des Schadenersatzes durch Versicherung. Bedeutung derselben im Allgemeinen	128
1. Voraussetzungen.	131
a) Bestand eine Versicherung	131
aa) des Getödteten oder Verletzten	131
bb) gegen den Unfall	132
cc) bei einer Versicherungsanstalt oder Kasse. Versicherungsanstalt. Knappschaftskasse. Unterstützungs- und Krankenkassen. Pensionskassen.	136
b) Unter Mitteleistung des Betriebsunternehmers	136
aa) Begriff der Mitteleistung	136
bb) Nicht unter einem Drittel der Gesamtleistung	137
2. Wirkung der Einrechnung auf den Schadenersatz	138
a) Ob nur die bereits ausgeführte Leistung einzurechnen ist	138
b) an den Ersatzberechtigten	139
c) Ist einzurechnen	141
d) auf die Entschädigung	142
3. Bezüge, bei denen die Voraussetzungen des §. 4 nicht zutreffen	142
4. Einfluß der Kranken- und Unfallsversicherung	146

III. Die Unbeschränkbarkeit der gesetzlichen Haftpflicht.

§. 5.

Bedeutung des §. 5 im Allgemeinen	147
1. Der erste Absatz des §. 5	148
a) Die in den §§. 1 und 2 bezeichneten Unternehmen	148
b) Umfang des Verbotes	148
c) Die Worte „zu ihrem Vortheil“	148
d) durch Vertrag (mittels Reglements oder durch spezielle Uebereinkunft)	149
e) Im Voraus	150
f) Ausschließung oder Beschränkung der Haftpflicht	151
2. Der zweite Absatz des §. 5	151

IV. Geltendmachung und Anerkennung des Schadenersatzes.

A. Geltendmachung	152
1. Strafrechtliche, administrative, außergerichtliche	152

	Seite
§. 6.	
2. Civilprozeßverfahren in Haftpflichtsachen	158
Zweck des §. 6 im Allgemeinen	158
1. Der erste Absatz	159
2. Der zweite Absatz	160
3. Der dritte Absatz	161
a) Auferlegung eines richterlichen Eides	161
b) Bemessung der Höhe des Schadensersatzes	161
§. 7.	
B. Zuerkennung des Schadensersatzes	162
1. Daß Gericht hat zu erkennen unter Würdigung aller Umstände . . .	163
a) über die Höhe des Schadens	163
b) über Art und Höhe der Sicherheitsleistung	164
aa) Voraussetzung	165
bb) Umfang des Rechts auf Sicherheitsleistung	167
cc) ob auch bei anderer Feststellung als durch Urtheil	167
dd) unter Würdigung aller Umstände nach freiem Ermessen . .	168
1. ob eine Sicherheit zu bestellen	168
2. in welcher Art	168
3. in welcher Höhe	168
ee) Anschluß des dritten Absatzes des §. 7	169
2. Zuerkennung des Ersatzes für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb	169
a) Der zweite Satz des ersten Absatzes des §. 7	169
aa) Zuerkennung eines Kapitals	170
bb) einer Rente. Als Regel. Abweichung von derselben. Be-	
stimmung über die Art der Zahlung	171
b) Der zweite Absatz des §. 7. Tendenz desselben im Allgemeinen .	174
aa) Recht des Verpflichteten auf Aufhebung oder Minderung.	
Voraussetzung veränderter Verhältnisse	177
bb) Recht des Berechtigten auf Wiedergewährung oder Erhöhung	184
3. Der dritte Absatz des §. 7	188

V. Verjährung der Haftpflichtforderungen.

§. 8.	
Die Bedeutung des §. 8 im Allgemeinen	191
1. Verjährung der Forderungen auf Schadensersatz	193
2. Verjährungszeit, Dauer	196
a) Beginn derselben	196
aa) in der Regel vom Tage des Unfalls	196
bb) für die Forderung wegen entzogenen Unterhalts vom Tage	
des Todes	196
b) Dauer der Verjährungszeit	198
c) Unterbrechung	199
3. Wirkung	201
a) Im Allgemeinen	201

	Seite
b) Im Einzelnen. Verjährung	202
aa) der Heilungskosten	203
bb) der Beerdigungskosten	203
cc) des Erlasses wegen vermindelter oder verlorener Erwerbsfähigkeit	204
dd) der Forderung des Unterhaltsberechtigten	205

VI. Verhältnis des Haftpflichtgesetzes zu den Landesrechten.

§. 9.

Bedeutung des §. 9 im Allgemeinen	206
1. Der erste Absatz	208
a) Umfang seiner Anwendung	209
b) Voraussetzungen. Haft	210
aa) des Unternehmers einer Anlage	211
bb) oder einer anderen Person	213
c) Unberührtbleiben der Landesgesetze	213
2. Der zweite Absatz. Unbeschadet der Bestimmungen der Landesgesetze, welche dem Beschädigten einen höheren Anspruch gewähren	216
a) Bezugnahme auf §. 3 des Gesetzes	218
b) auf §. 4 des Gesetzes	219
c) auf §. 6 desselben	220
d) auf §. 8 desselben	220

VII. Die Gerichtszuständigkeit in Haftpflichtsachen.

§. 10.

1. Auslegung des §. 10	222
2. Beseitigung des §. 10 durch das Gerichtsverfassungsgesetz	224

Einleitung.

§. 1.

1. Entstehung des Haftpflichtgesetzes.

Grund zu der Entstehung des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken, Steinbrüchen und Gräbereien herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen gab die große Unsicherheit des Rechts in Bezug auf die Frage, inwieweit Betriebs- oder Arbeitsunternehmer für die durch den Betrieb angerichteten Beschädigungen der Personen ihren Arbeitern sowohl als Dritten haftbar seien.

Weber das römische, noch das neuere gemeine Recht bot dafür dem Bedürfnis einigermassen entsprechende Rechtsätze dar¹⁾. In Preußen legte allerdings das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 §. 25 den Eisenbahngesellschaften die Verbindlichkeit zum Ersatz für allen Schaden auf, der bei der Beförderung auf der Bahn den beförderten Personen oder Sachen, oder auch anderen Personen und deren Sachen entstand, und zwar so, daß sie sich nur durch den Beweis der Schadensentstehung aus eigener Schuld des Beschädigten oder aus unabwendbarem Zufall zu befreien vermochten. Allein diese Haft war eben auf den bei der Beförderung erlittenen Schaden beschränkt. Das Handelsgesetzbuch hatte nur bei dem Transport zur See umfassendere Bestimmungen wegen der Haft für Sachen- und Personenbeschädigung, bei den Frachtführern und Landtransportan-

¹⁾ S. darüber, namentlich auch über das angeblich nach Entsch. des R.D. Handelsgerichts Bd. 12 S. 78 ff. vorhandene Gewohnheitsrecht, wonach große Transportanstalten, bez. Eisenbahnen, für alle Sach- und Personenbeschädigungen haften sollen, die ihre Leute im Dienst verursachen, Westerkamp, in Endemann's Handbuch des Handelsrechts Bd. 3 S. 616 ff. 621.

Endemann, Haftpflicht der Eisenbahnen etc. 3. Aufl.

stalten nur die Haft für die Erhaltung der transportirten Güter geordnet. An einer Rechtsnorm über die Haft überhaupt der Betriebsunternehmer für die durch den Betrieb angerichteten Schäden fehlte es überall, mit Ausnahme der Gebiete, in denen das französische Civilrecht²⁾ galt. Unbestreitbar war also, wie es auch die praktische Erfahrung vielfach bestätigt hatte, eine Lücke vorhanden, auf deren Ausfüllung Bedacht zu nehmen, für die Gesetzgebung volle Ursache war.

Am besten wäre dies geschehen durch Aufstellung durchschlagender, die ganze Materie der Haftbarkeit des Betriebsunternehmers umfassenden Vorschriften. Aber so war es nicht beschieden³⁾. Es sollte nur zu einem Spezialgesetz kommen. Dafür lieferte die österreichische Gesetzgebung durch ihre Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 §. 19⁴⁾ und das Gesetz vom 5. März 1869 über die im Eisenbahnbetrieb eintretenden Unfälle eine Präcedenz.

Aus der äußeren Geschichte des Gesetzes ist kurz Folgendes mitzutheilen. Als erster Ausgang läßt sich eine Petition des Ausschusses der nationalliberalen Partei zu Leipzig⁵⁾ bezeichnen, welche bei dem Reichstage in der Sitzung von 1868 einlief. Anlaß zu der Petition waren mehrere Unfälle, welche sich damals in Bergwerken, namentlich zu Reußerlohn und Lugau zugetragen hatten. Die Petenten forderten unter ausführlichem Hinweis auf die Unzulänglichkeit des bestehenden, sowohl materiellen Civilrechts, als auch namentlich Prozeßrechts, eine Revision „der gesetzlichen Bestimmungen über Schadenersprüche von Privatpersonen bei nicht von ihnen verschuldeten Unglücksfällen“.

In einem ausführlichen Referat⁶⁾ sprach sich die Petitions-Kommission dafür aus:

die Petition zur thunlichsten Berücksichtigung an den Bundeskanzler abzugeben,
und nach einigen, kaum nennenswerthen Bemerkungen wurde dieser Antrag von dem Reichstage in der Sitzung vom 24. April 1868 angenommen⁷⁾. Im Reichstage war damit die Sache vorerst erledigt. Obgleich bald darauf im Jahre 1869 die Katastrophe im Plauenschen Grunde, welche 296 Bergleuten das Leben kostete, neuen Stoff dar-

²⁾ Cod. civ. art. 1384.

³⁾ S. darüber unten §. 2 bei Not. 2.

⁴⁾ Welterkamp a. a. O. S. 621 Not. 12.

⁵⁾ Nr. 9 des Petitionsverzeichnisses. R.B.P. Nr. 29.

⁶⁾ Druckf. von 1868 Nr. 56 unter Lit. B.

⁷⁾ Stenogr. Berichte 1868 S. 175—176.

geboten hätte, fand man doch keinen Anlaß zu weiterer Anregung. Eine in der Sitzung vom 16. März 1870 verhandelte Interpellation nahm zwar auch auf den Erlaß eines Gesetzes über die Haftpflicht Bezug, aber doch nur nebenbei und ohne denselben als besonders dringlich zu bezeichnen⁸⁾.

Um so überraschender war es, daß dem ersten deutschen Gesamt-Reichstag gleichzeitig mit dem endlichen Abschluß der Reichsverfassung und noch vor Abschluß des definitiven Friedens mit Frankreich ein Gesetzentwurf unterbreitet wurde, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen⁹⁾. Die der Vorlage beigelegten Motive kündigten dieselbe als Erfüllung des von dem Reichstage in der Sitzung von 1868 gefaßten Beschlusses an. Sie erkannten an, daß die bestehende Gesetzgebung sowohl in Bezug auf das prozeßuale, wie in Bezug auf das materielle Recht an großen Mängeln leide. Eine eingehende Erörterung thue dar, daß die moderne Industrie Verhältnisse geschaffen habe, denen gegenüber die allgemeinen Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadenersatz in den Fällen körperlicher Beschädigung nicht mehr ausreichten. Dies wurde namentlich nach altpreußischem¹⁰⁾ und rheinischem Recht näher ausgeführt.

Unter Berufung auf die Resultate der Kommission, welche 1865 bis 1866 zu Dresden mit der Ausarbeitung eines gemeinsamen Obligationenrechts beschäftigt war, hielten es die Motive nicht für angemessen, im Anschluß an das rheinische Recht etwa durch den allgemeineren Grundsatz zu helfen, daß jeder Beauftragte „während der Ausführung der ihm übertragenen Dienstleistung mit dem Auftraggeber vollständig zu identifizieren sei“.

„Wenn es im Hinblick auf die in gleicher Proportion mit der Entwicklung der industriellen Anlagen sich mehrenden Unglücksfälle die Aufgabe der Reichsgesetzgebung sei, der körperlichen Integrität einen erhöhten Rechtsschutz zu verleihen, so müsse 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 werde es sich allein darum

⁸⁾ St.B. von 1870 (1. Sitzung) S. 317.

⁹⁾ Datirt vom 28. März 1871; Nr. 16 der Drucks.

¹⁰⁾ Preuß. Gesetz vom 3. November 1838 §. 25.

handeln können, im Wege eines Spezialgesetzes Bestimmungen zu treffen, um denjenigen, welche bei mit ungewöhnlicher Gefahr verbundenen Unternehmungen an Leib oder Leben¹¹⁾ beschädigt werden, beziehungsweise ihren Hinterbliebenen, einen Ersatz des erlittenen Schadens zu sichern. Hierbei seien vorzugsweise¹²⁾ die Eisenbahnen, Bergwerke und die Fabriken in Betracht zu ziehen".

Schon bei der ersten Berathung im Reichstage zeigten sich freilich die großen Bedenken, welche gerade durch die hinter dem angeblich rein praktischen Standpunkt leicht bemerkbare Prinzipiosigkeit des Entwurfs angeregt werden mußten. Verweisung an eine Kommission fand nicht statt.

Dagegen bildete sich eine sogenannte freiwillige Kommission aus Mitgliedern der verschiedenen Parteien, die es unternahm, den Entwurf durchzuprüfen. Sie fand denselben im Ganzen annehmbar, schlug aber eine ganze Reihe mehr oder minder erheblicher Abänderungen vor¹³⁾. Dazu kamen vor oder während der zweiten Lesung noch zahlreiche weitere Amendements¹⁴⁾. Soweit sie noch in Betracht kommen, sind deren Schicksale unten zu erwähnen. Das Resultat der zweiten Lesung, die sich viel mehr in einen Kampf um die widerstreitenden Einzelinteressen und um einzelne Bestimmungen des Entwurfs auflöste, als daß sie die leitenden Grundsätze zu klarer Entscheidung gebracht hätte, war die Annahme des Entwurfs zu den §§. 1. 2. 4 unverändert nach der Vorlage. Im Uebrigen erlitt letztere mancherlei Umgestaltungen¹⁵⁾.

Damit war jedoch der Streit noch nicht beendet. In der Tagespresse, in Denkschriften, Kritiken¹⁶⁾ u. s. w. erwiesen sich die

¹¹⁾ Eine dem Reichstage mitgetheilte Darstellung des Dr. Engel, Direktor des statistischen Bureau's zu Berlin, Nr. 46 der Drucksachen, zeigte, daß andere Arbeitszweige an Gefährlichkeit die hier hervorgehobenen erreichen, zum Theil sogar übertreffen.

¹²⁾ Richtiger gesagt nach §§. 1 und 2: „allein“. Die Motive beschränken sich dann darauf, nur die Ausschließung der Seeschiffahrt von diesem Gesetz mit dem Hinweis auf die Bestimmungen des H.G.Buchs zu rechtfertigen.

¹³⁾ Druckf. Nr. 65 enthielt unter 10 Nummern 20 Amendements.

¹⁴⁾ Es sind in Nr. 70—82 der Druckf. mehr als 20 Amendements, zum Theil in mehreren Positionen, gestellt worden.

¹⁵⁾ Die zweite Lesung f. St.B. des Reichstags von 1871, 1. Session, S. 439. 463. 487 fg.

¹⁶⁾ Unter den letzteren ist zu nennen: die des Reichstags-Abgeordneten von Swaine und die von 554 Interessenten aus Preußen, Bayern, Sachsen. Eine beachtenswerthe Darstellung in Betreff der legislat. Behandlung des Bergbaues,

Meinungen über den Entwurf sehr getheilt¹⁷⁾. Auch die dritte Lesung¹⁸⁾ führte noch zu einer Reihe von Abänderungsvorschlägen, deren Menge¹⁹⁾ offenbar nicht unerheblich zu Gunsten der Regierungsvorlage wirkte.

Man wird wohl sagen dürfen, daß die Debatten im Reichstage hinlänglich dazu angethan waren, bei Vielen minder die Ueberzeugung von der Richtigkeit der hier vorgeschlagenen Sätze hervorzurufen, als vielmehr die Ansicht zu befestigen, daß man sich auf einem höchst unsicheren Gebiete bewege.

Bei der Schlußabstimmung fand sich für das Gesetz eine große Majorität¹⁹⁾.

Nachdem der Bundesrath der veränderten Gestalt seine Zustimmung erteilt, ist das Gesetz, datirt vom 7. Juni 1871, in dem Reichsgesetzblatt Nr. 25, ausgegeben am 14. Juni 1871, publizirt worden.

In Elsaß-Lothringen wurde das Haftpflichtgesetz eingeführt durch Gesetz vom 1. November 1872; und zwar vom 1. Januar 1873 ab. Seitdem im ganzen Reich gültig, hat dasselbe durch die Reichscivilprozeßordnung²⁰⁾ und das Gerichtsverfassungsgesetz²¹⁾ einige Aenderung, sowie eine Beschränkung seiner Wirksamkeit durch die unten S. 10 zu erwähnenden Gesetze erlitten.

Auch in anderen Ländern hat sich die Gesetzgebung mit der Frage der Haftpflicht, freilich in verschiedenem Umfange und in verschiedener Weise, beschäftigt²²⁾. So, wie bereits erwähnt²³⁾, in Oesterreich, wo

um die sich im Reichstag hauptsächlich der Streit drehte, ist die Dissertation: A. Franz, die Haftbarkeit und Entschädigungspflicht bei den Verunglückungen des Bergbaues, Jena 1869. S. auch desselben Autors Darstellung in Hildebrand's Jahrb. für Nationalökonomie 1870 Bd. 1 S. 36 ff. — In Betreff der Eisenbahnen f. H. A. Simon (überf. von Weber), die Haftpflicht der Eisenbahnen in England, Weimar 1868. Lehmann, Körperverletzungen und Tödtungen auf deutschen Eisenbahnen. Erlangen 1869.

¹⁷⁾ St.B. S. 575. 604 fg.

¹⁸⁾ Es sind ihrer in Nr. 93. 94. 99. 102 der Druck. wohlgezählt 20.

¹⁹⁾ St.B. S. 653.

²⁰⁾ Bezüglich seines §. 6 durch das Einf.Ges. zur C.P.D. §. 13 Nr. 6. S. unten zu §. 6.

²¹⁾ Bezüglich des §. 10; durch das G.B.Ges. §. 135 bzw. Einf.Ges. zu dem G.B.Ges. §. 8. S. unten zu §. 10.

²²⁾ S. die Zusammenstellung bei Genzmer, das R.Haftpflichtgesetz, 1882. Anhang; entnommen aus der Schrift: die Haftpflichtfrage, Gutachten u. Berichte des Vereins für Sozialpolitik, 1880.

²³⁾ S. oben Not. 4.

neuerdings auch die Haftpflicht bei gewerblichen Unternehmungen in Angriff genommen worden ist, in England, wo die Haft den Unternehmer für Verunglückungen der Arbeiter durch ein Gesetz vom 7. September 1880 Erweiterung erfahren hat, in der Schweiz, namentlich durch das Gesetz vom 1. Juli 1875 über die Haft der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen²⁴⁾.

§. 2.

2. Inhalt und Charakter des Gesetzes.

Das Haftpflichtgesetz betrifft nur die Beschädigungen der Personen, Tödtungen und Körperverletzungen. Es betrifft ferner solche nicht allgemein hin, sofern sie durch den Betrieb irgend einer beliebigen Unternehmung herbeigeführt werden, sondern hebt nur einige Arten von Unternehmungen aus der Gesamtheit aller Betriebe hervor, um sie insonderheit einer Haftpflicht zu unterwerfen, deren Einzelheiten dann näher geregelt werden.

In dem Inhalte desselben lassen sich füglich drei Bestandtheile unterscheiden¹⁾.

1. Materiellrechtliche Bestimmungen, die in den §§. 1—5. 8 enthalten sind. Aus diesen ergeben sich

- a) vor allen Dingen die Unternehmungen, auf welche sich das Gesetz allein bezieht, die Voraussetzungen und der Umfang ihrer Haftbarkeit. In dieser Hinsicht aber herrscht, während die weiteren materiellrechtlichen Bestimmungen gemeinsame sind, eine große Verschiedenheit zwischen
 - aa) der Haftpflicht, die den Eisenbahnunternehmungen nach §. 1 auferlegt ist, und
 - bb) der Haftpflicht, welche einige andere, speziell bezeichnete Unternehmungen, nämlich Bergwerks-, Steinbruchs-, Gräberei- und Fabrikunternehmungen, nach §. 2 zu tragen haben.

Nur bei den in §. 1 und §. 2 bezeichneten hat man überhaupt Grund zu einer Haftbarkeit nach Maßgabe dieses Gesetzes erkennen wollen. Ausdehnung über jenen Kreis hinaus im Wege der Analogie

²⁴⁾ S. über Frankreich, Belgien, Niederlande Gensmer S. 169. 177. 178; Nordamerika das. S. 188.

¹⁾ Welterkamp a. a. O. S. 622; vgl. Endemann, 2. Aufl. S. 9.

erscheint unzulässig; zumal nach §. 5 dasselbe als Prohibitivnorm auftritt.

Innerhalb des durch §. 1 und §. 2 gewiesenen Umfangs unterscheidet das Gesetz in keiner Weise bezüglich der Person, welche von der Körperverletzung oder Tödtung betroffen wird.

Indessen hat unleugbar das Gesetz in erster Linie den Schutz derjenigen im Auge, welche in dem Betriebe einer solchen Unternehmung beschäftigt sind. Es erscheint, wie vielfach, wenn auch nicht in den Motiven, doch in der Diskussion des Reichstags betont worden ist, wesentlich als ein Stück derjenigen Sozialgesetzgebung, welche die Stellung des Arbeiters gegenüber dem Arbeitgeber oder Unternehmer regeln soll.

Die Beschädigungen, welche das dergleichen Anstalten benutzende Publikum oder gänzlich unbetheiligte Dritte in deren Betrieb erleiden, würden für sich allein wahrscheinlich der Gesetzgebung keinen genügenden Anreiz zum Einschreiten dargeboten haben. Wenigstens ist, wenn die Gefährlichkeit den hauptsächlichsten Maßstab abgeben soll, die Gefahr dieser Personen mit derjenigen der in dem Unternehmen thätigen Arbeiter oder Bediensteten nicht zu vergleichen. Nichtsdestoweniger hat man alle Personen, welche thatsächlich eine derartige Beschädigung erfahren, gleichviel ob dem Betriebe als Arbeiter angehörig, oder nicht, völlig gleich behandelt.

Desto schärfer wird in Betreff der Bedeutung der Haftpflicht unterschieden. Nach §. 1 tragen die Eisenbahnen eine außerordentlich ausgedehnte Haftpflicht, nur begrenzt durch vis major oder eigenes Verschulden des Verletzten. Bergwerks-, Gruben-, Steinbruchs- und Fabrikunternehmer haften dagegen nach §. 2 nur für Verschulden ihrer Angestellten.

- b) Dann folgt in den §§. 3. 4 das Nähere über die Art des Schadenersatzes, der vermöge der nach den §§. 1. 2 bestehenden Haftpflicht zu leisten ist; woran sich dann die Bestimmung des §. 7 in, welcher Gestalt der Schadenersatz zuzuerkennen ist, anschließt.
- c) In §. 5 wird verfügt, in wiefern die nach dem Gesetz begründete Haftpflicht durch Vertrag, Reglement u. s. w. nicht beschränkt oder aufgehoben werden kann.
- d) Der §. 8 handelt von der Verjährung der aus der Haftpflicht hervorgehenden Schadenersatzansprüche.

2. Prozessualische Bestimmungen, die im Hinblick auf die zur Zeit des Erlasses gegebenen Zustände des Civilprozeßes, namentlich für Rechtsstreite, deren Gegenstand Schadenersatz ist, unentbehrlich erschienen. Sie sind in den §§. 6. 7, welcher letztere freilich theilweise auch dem materiellen Recht angehört, niedergelegt. Dahin ist aber weiter auch §. 10 zu rechnen, der eine Vorschrift über die sachliche Zuständigkeit oberster Instanz für die aus dem Haftpflichtgesetz entspringenden Rechtsstreitigkeiten getroffen hat.

3. Ganz für sich steht der §. 9. Er fixirt das Verhältniß der Bestimmungen des Reichsgesetzes zu den Bestimmungen des Landesrechts.

Aus der Inhaltsübersicht ergibt sich, daß das Gesetz ein Spezialgesetz ist. Dieses Charakters war sich die Regierung bei Vorlegung des Entwurfs vollkommen bewußt. In den Motiven wurde ausführlich entwickelt, warum auf eine umfassende prinzipielle Regelung der Haftpflicht im Zusammenhang mit dem ganzen System des Obligationenrechts verzichtet werden müsse. Der Entwurf sei vielmehr hervorgegangen lediglich aus praktischen Rücksichten, namentlich auf die besondere Gefährlichkeit gewisser von ihm ins Auge gefaßter Unternehmungen; wobei, freilich nicht blos, aber doch größtentheils, in erster Linie an die Gefährdung der Arbeiter gedacht wurde. Dieser Gesichtspunkt ist denn auch in den Verhandlungen des Reichstags immer wieder hervorgekehrt worden. Und da es, trotz mancher Versuche, im Reichstag nicht gelang, über das Vielen Anstoß erregende Wesen eines eng begrenzten Spezialgesetzes hinwegzukommen, da vielmehr schließlich die Vorlage der Regierung über allen Widerspruch siegte, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß diese Beschaffenheit des Gesetzes als Spezialgesetz, das in der vorzugsweisen Gefährlichkeit gewisser Betriebsarten seinen rechtfertigenden Grund hat, entschieden festzuhalten ist. Für die Auslegung wird dies vielfach wichtig.

Bei solchem Charakter des Gesetzes im Ganzen, zugleich auch bei der Tendenz und der Fassung seiner einzelnen Vorschriften war vorauszu sehen, daß dasselbe große theoretische und praktische Schwierigkeiten hervorrufen werde. Die Erwartung ist, wie die kommentarischen und systematischen Darstellungen, die vielen Entscheidungen der Gerichte, namentlich des Reichsoberhandels- und des Reichsgerichts lehren, in deren Sammlungen das Haftpflichtgesetz eine stehende Rubrik bildet, nicht getäuscht worden. Kaum ein anderes Gesetz hat verhältnißmäßig so viel von sich reden gemacht.

Die Bedenken, die von Anfang an gegen eine solche legislative Spezialmaßregel geltend zu machen waren, sind hier nicht noch einmal zu entwickeln²⁾. Man hat mit dem bestehenden Gesetz zu rechnen. Ebenso mag auch unerörtert gelassen werden, ob dasselbe in seiner singulären Beschaffenheit nicht immerhin als ein wichtiger und heilsamer Fortschritt insofern anerkannt zu werden verdient, als es wenigstens den Anfang zu einem wirksamen Rechtsschutz gegen Verletzungen von Leben und Gesundheit in dem großen Gewerbebetrieb bezeichnet³⁾.

Wird das Gesetz in diesem Lichte betrachtet, so tritt stets die Rücksicht auf die in der einen oder der anderen Art von Unternehmung beschäftigten Arbeiter entschieden in den Vordergrund. Niemand hat bisher die Haft für die Körperintegrität einer jeden Person, wie solche von den Eisenbahnunternehmungen nach §. 1 getragen wird, auf weitere Unternehmungen auszudehnen empfohlen. Wohl aber ist bald nach Erlaß des Gesetzes und häufig das Bedürfnis der Ausdehnung des §. 2 und der intensiveren Gestaltung der in diesem begründeten Haftpflicht betont worden. Und dabei hat stets die Sorge für die Sicherung der Arbeiter die Hauptrolle gespielt.

In solchem Sinne ist das Haftpflichtgesetz geradezu als eine wesentlich auf den Arbeiterstand angelegte sozialpolitische Maßregel betrachtet worden. Daher haben regelmäßig die Anregungen⁴⁾ und Anträge, welche auf Verbesserung der Lage der Arbeiter abzielten, an das Haftpflichtgesetz angeknüpft. Indessen machte sich bald die Erwägung geltend, ob nicht einer Erweiterung und Befestigung der Haftpflicht die Invalidenversorgung oder Unfallversicherung der Arbeiter vorzuziehen sei⁵⁾. Im Jahre 1881 legte die Reichsregierung dem Reichstag den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Unfallver-

²⁾ Meine Bedenken habe ich seiner Zeit in der Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft. Jahrg. IX Bd. 4 S. 33 ausgesprochen. — Zur Würdigung vom Standpunkt der Gesetzgebungspolitik s. auch Lehmann, Körperverletzungen und Tötungen auf deutschen Eisenbahnen, Berlin, 1871; v. Weber, Haftpflicht der Eisenb. in England, Weimar, 1868 u. A.

³⁾ Westerkamp a. a. O. S. 623 IV a. G.

⁴⁾ S. namentlich die oben §. 1 Not. 22 citirte Schrift des Vereins für Sozialpolitik.

⁵⁾ S. über die Erfahrungen mit der Unfallversicherung Jacobi S. 16. 40; G. E. Zäger, ein Beitrag zur Versicherung der Arbeiter u. s. w. 1872, sammt Nachtrag 1873.

sicherung der Arbeiter vor⁶⁾, demzufolge der §. 2 des Haftpflichtgesetzes durch eine gesetzliche Versicherung der Arbeiter bei einer Reichsversicherungsanstalt ersetzt werden sollte. Der Plan scheiterte, weil sich Bundesrath und Reichstag über die Einrichtung der Versicherung nicht zu verständigen vermochten⁷⁾.

Einige Bedeutung hat für die Haftpflicht auch das Reichsgesetz vom 15. Juni 1883 über die Krankenversicherung der Arbeiter. Darüber ist das Nöthige unten zu §. 4 zu bemerken.

Dann aber ist das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 zustande gebracht worden. Dasselbe berührt die selbständigen Eisenbahnunternehmungen⁸⁾ nicht; wohl aber neben einer ganzen Reihe fernerer Unternehmungen die in §. 2 des Haftpflichtgesetzes bezeichneten. In welcher Weise wird, ohne das ganze Unfallversicherungsgesetz erläutern zu wollen, bei Betrachtung des §. 2 erwähnt werden müssen. Obwohl nicht geradezu aufgehoben, hat dasselbe doch, soviel die Arbeiter anlangt, durch das neue Gesetz sehr an Bedeutung verloren.

Wie aus diesen Zusammenhängen am Besten erhellt, hat daher die Haftpflicht, wenn sich gleich das vorliegende Gesetz nur mit den privatrechtlichen Folgen derselben befaßt, einen Charakter, der sie keineswegs nur als Bestandtheil des Privatrechts erscheinen läßt. Als wesentlich auf das Wohl der Arbeiter berechnete und zur Regelung des Verhältnisses dieser zu dem Unternehmer bestimmte Maßregel steht sie zugleich dem Verwaltungsrecht nahe. Wenn man auch das Haftpflichtgesetz nicht geradezu als Verwaltungsrechtsgesetz bezeichnen kann, so hat dasselbe doch einen verwaltungsrechtlichen Hintergrund und erscheint daher anderen Schöpfungen der Sozialgesetzgebung, die entschieden dem Verwaltungsrecht angehören, was natürlich nicht ausschließt, daß sie zugleich auch privatrechtliche Wirkungen herstellen, nahe verwandt⁹⁾.

⁶⁾ S. über diesen Entwurf. Westerkamp a. a. O. S. 623—626.

⁷⁾ Zur Kritik des Plans s. außer den oben §. 1 Not. 22 angeführten Gutachten des Vereins für Sozialpolitik Grothe, Haftpflicht und Arbeiterversicherung, Berlin, 1880; Steiner, zur Haftpflichtfrage, Wien, 1881; Blum, die erste Frucht des deutschen Staatssozialismus, Leipzig, 1881; Arendt, die Reichsunfallversicherung; Schwand, die deutsche Haftpflichtfrage, 1881; und v. Mühlensfels, die Haftpflicht der Eisenbahnen und die Unfallversicherung 1884.

⁸⁾ Anders nach §. 1 Abs. 6 die nur accessorisches Betriebe der Eisenbahn, Werkstätten u. s. w., auf die §. 2 des Haftpflichtgesetzes anwendbar war.

⁹⁾ Dieser Doppelcharakter wird scharf unterschieden von Sainctelette, de

§. 3.

3. Auslegung des Gesetzes. Literatur desselben.

I. Für die Auslegung des Gesetzes muß vor allen Dingen sein Charakter als Spezialgesetz und zugleich sein Charakter als Reichsgesetz wichtig werden. In der Absicht, aus besonderen, sozialpolitischen Gründen nur ein bestimmt abgegrenztes Gebiet der Haftbarkeit zu regeln, hat man sich nicht gescheut spezielle Rechtsätze, sowohl materiellrechtliche, als prozeßrechtliche, aufzustellen, unbekümmert darum, ob diese zu den allgemeineren Sätzen des sonstigen Rechts passen, oder nicht. Es galt nur für gewisse Fälle und für diese in gewissen Richtungen eine Fürsorge zu treffen, die nach Gerechtigkeit und Billigkeit erforderlich erschien. Von den Vorschriften des übrigen bürgerlichen Rechts aus die Auslegung zu unternehmen, ist daher von vorn herein bedenklich. Niemand wird freilich für ausgeschlossen erachten, daß auf verwandte Sätze hingewiesen wird, wie dies auch oft genug, namentlich durch Versuche der Anknüpfung an das Preussische Gesetz vom 3. November 1838 § 25, oder noch weiter zurückgreifend an Artikel 1384 des Code civil, oder an die Lehre des gemeinrechtlichen Rezeptums, geschehen ist. Allein dabei verdient immer festgehalten zu werden, daß auf solchem Wege höchstens Analogieen, nicht eine Grundlage der Auslegung zu gewinnen ist. Das Haftpflichtgesetz betrachtet sich nicht etwa nur als eine Weiterbildung des bereits bestandenen Rechts, sondern als Schöpferin eines neuen Rechts, das bis dahin in solcher Weise gar nicht existirte. Ist dem so, dann ist schon deshalb die Argumentation von den Grundsätzen des sonstigen Rechts aus, wenn nicht ganz ausgeschlossen, doch nur mit Vorsicht, ohne den Gedanken an direkte oder nothwendige Rußanwendung zulässig.

Auf denselben Punkt führt aber insbesondere auch der Charakter des Haftpflichtgesetzes als Reichsgesetz. In dem beschränkten Rahmen, den das Gesetz gewählt hat, sollte es einheitliches Recht für das ganze Reich schaffen. Das Prozeßrecht war bei Erlaß des Gesetzes und das bürgerliche Recht ist noch zur Stunde ein partikular verschiedenes. Auf das Partikularrecht bei der Auslegung zu rekurrieren, verbot sich daher von Haus aus nach dem Zweck des Reichs-

la responsabilité et de la garantie, Bruxell. 1884; erstere ist d'ordre public, letztere d'ordre privé.

gesetzes, insofern durch Hineintragen der Begriffe und Rechtsätze der unter sich verschiedenen Partikularrechte die erstrebte Rechtseinheit gestört werden würde.

Mit Recht hat das Reichsoberhandelsgericht und ebenso das Reichsgericht ausgesprochen, daß die Ausdrücke, deren sich das Haftpflichtgesetz bedient, wie z. B. Verschulden, nicht nach der Definition der Landesrechte, sondern einheitlich in dem Sinn zu verstehen seien, der ihnen in dem Reichsgesetz untergelegt worden ist¹⁾.

Das Gesetz will daher, soweit es Bestimmungen enthält, mit denen es dann als Reichsgesetz dem Landesrecht vorgeht²⁾, aus sich selbst ausgelegt sein. Soweit es keine Bestimmungen enthält, bleibt natürlich bei seiner Anwendung nichts anderes übrig, als erforderlichen Falles auf das sonstige bürgerliche Recht zurückzugreifen. Je mehr man auf Interpretation des Gesetzes aus sich selbst angewiesen ist, desto leichter entsteht die Neigung, hierbei die sogenannten Materialien, d. h. die Motive des Entwurfs, die Drucksachen und Protokolle des Reichstags über die Verhandlungen der Kommission und des Plenums als Hilfsmittel zu benutzen. Diesen alle Bedeutung abzusprechen wäre ungerechtfertigt. Unstreitig sind sie für die Kenntniß der Entstehung und der Tendenz des Gesetzes erheblich. Wovor aber mit größter Entschiedenheit gewarnt zu werden verdient, ist die oft wahrnehmbare Neigung, aus vereinzelten Meinungsäußerungen auf die Absicht des „Gesetzgebers“, jenes nur in der Phantasie existirenden Wesens, und damit auf den Sinn des Gesetzes zu schließen. Die Motive des Gesetzesentwurfs können keineswegs ohne Weiteres auch nur als die Willensmeinung des einen Faktors der Gesetzgebung, der verbündeten Regierungen, nicht einmal als die ihrer Vertretung, des Bundesraths, mit irgend welcher Zuverlässigkeit angesehen werden. Denn es erhellt nicht, daß die Motive in dem Bundesrath, geschweige denn von den verbündeten Regierungen durchberathen und gebilligt worden sind. Allein gesetzt die Motive wären als Willenskundgebung der Reichsregierung anzuerkennen, so muß dann immer noch die Frage aufgeworfen werden, ob sich der andere Faktor der Gesetzgebung derselben Auffassung und Begründung angeschlossen hat. Dies zu unterstellen wird man im Ganzen sich angeregt fühlen, wo sich die Kommission und das Plenum des Reichstags der Regierungsvorlage ohne Bemängelung angeschlossen hat. Wo dagegen die Sätze des Entwurfs

¹⁾ S. darüber des Nähern unten zu den §§. 1 u. 2.

²⁾ S. unten zu §. 10.