

BGE 8 I 811

Bundesgericht (BGE), 1882-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_8_I_811

FR: ATF 8 I 811

IT: DTF 8 I 811

Volltext

111. Urtheil vom 24. Oktober 1882 in Sachen Weber gegen Nordostbahn. A. Durch Urtheil vom 29. September 1882 hat das Handelsgericht des Kantons Zürich erkannt: 1. Die Beklagte ist schuldig, an den Kläger zu bezahlen 12,516 Mark 70 Pfenning (zwölftausend fünfhundert und sechszehn Mark siebenzig Pfenning) und zwar entweder effektiv oder zum Tageskurs des Zahlungstages, nebst Zinsen zu 6 % seit dem 1. August 1882, abzüglich 506 Fr. 83 Cts. (fünfhundert und sechs Franken drei und achtzig Rappen.) 2. Die Staatsgebühr ist auf 300 Fr. festgesetzt. 3. Die Kosten sind der Beklagten auferlegt. 4. Dieselbe hat den Kläger für außergerichtliche Kosten und Umtriebe mit 150 Fr. zu entschädigen. 5. u. s. w.

B. Gegen dieses Urtheil erklärte die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung stellt der Vertreter derselben in erster Linie den Antrag, es sei, in Abänderung des Urtheils des Handelsgerichtes Zürich, die Klage abzuweisen unter Kosten- und Entschädigungsfolge; eventuell trägt er auf Abnahme der schon vor der ersten Instanz anerbotenen Beweise an und anbietet weitere Beweise über die Genehmigung von Reglementen und internationalen Vereinbarungen schweizerischer Eisenbahngesellschaften durch den Bundesrath, sowie für das Verfahren beim Transporte von Gütern die gestützt auf einen Spezialtarif transportirt werden, und bei Berichtigung von im Frachtbriefe sich vorfindenden Irrthümern bezüglich des Frachtsatzes; er beantragt in dieser Richtung Einholung von Berichten des Bundesrathes und der Verwaltung einer oder mehrerer schweizerischer Eisenbahngesellschaften, sowie Einvernahme des Chefs der Kontrolle der Nordostbahn, und legt Dienstanweisungen mehrerer schweizerischer Eisenbahngesellschaften für die Güterexpedienten, sowie Frachtkarten und Rektifikationsanzeigen, beziehungsweise diesbezügliche Formulare, vor. Der Vertreter des Klägers beantragt, unter eventueller Aufrechthaltung der erstinstanzlich gestellten Beweisanträge: seien die Dispositive des Urtheils des Handelsgerichtes des Kantons Zürich vom 29. September dieses Jahres unter weiterer Kosten- und Entschädigungsfolge für die Berufungsklägerin zu bestätigen; eventuell es sei die Beklagte verpflichtet, der diesseitigen Partei nicht nur 1010 Fr., sondern 3000 Fr. für die gerettete Baumwolle zu vergüten. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. In thatsächlicher Beziehung ergiebt sich aus den Akten Folgendes: Am 2. Mai laufenden Jahres übermachten die Gebrüder Fritze und Kompagnie in Bremen dem Kläger Faktura über von ihm bestellte und für seine Rechnung und Gefahrt per Bahn an seine Adresse verladene 50 Ballen rohe gepreßte amerikanische Baumwolle im Werthe von 12,516 Mark 70 Pfenning; laut dem von den Absendern ausgestellten Frachtbriefe d. d. 2. Mai 1882 wurde diese Waare im Bruttogewichte von 10,452 Kilos im freien Verkehr versandt; die im Frachtbriefformulare gedruckten Worte „Etwaige Angaben des Transportweges“ sind gestrichen und in der betreffenden Kolonne ist vorgemerkt: „per billigste Route“. Im weitern enthält der Frachtbrief u. A. die Bezeichnung des für den Transport verwendeten Wagens mit

H26,676, die Notiz: „Decken H246,464, CH 9“ und die gedruckten Worte: „Sie empfangen die nach „stehend bezeichneten Güter auf Grund der in den Betriebsreglements und Tarifen der betreffenden Bahnen, beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für diese „Sendung in Anwendung kommen. Das Frachtgeld war ursprünglich im Frachtbriefe auf 585 Mark berechnet; seit der Anhängigmachung des gegenwärtigen Prozesses hat indeß die Beklagte diese Berechnung, welche sie noch in einer, die Regulirung der fraglichen Frachtforderung u. s. w. betreffenden, Zuschrift vom 25. Mai 1882 an die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen zu Grunde gelegt hatte, geändert und an die Stelle von 585 Mark 492 Mark = 514 Fr. 65 Cts. gesetzt, wonach als Summe von Fracht und Spesen 580 Fr. in Rechnung gebracht werden. Die Waare, welche am 10. Mai über die Main=Weser= und die Main=Nekar=Bahn nach Singen gelangt war, wurde dort von der Nordostbahn übernommen und am 11. Mai weiter befördert; auf der Station Seuzach entdeckte indeß das Bahnpersonal, daß der für den Transport verwendete, unmittelbar hinter der Lokomotive angekuppelte Wagen Hannover Nro. 26,676, beziehungsweise dessen Ladung in Brand gerathen war; trotz aller Bemühungen, dem Umsichgreifen des Feuers Einhalt zu thun, wurden sämmtliche Ballen von demselben ergriffen und theils gänzlich aufgezehrt, theils mehr oder weniger beschädigt. Der noch brauchbare Rest der Waare, welcher von einem durch die von der Nordostbahn sofort benachrichtigte schweizerische Mobiliarversicherungsgesellschaft beigezogenen Sachverständigen auf 4 Ballen veranschlagt und auf 910 Fr. gewerthet worden war, wurde, nachdem der Kläger mit Telegramm vom 18. Mai der Direktion der Nordostbahn auf bezügliche Anfrage erklärt hatte, er sei unter ausdrücklicher Wahrung aller seiner Rechte eventuell damit einverstanden,

daß der gerettete Rest der Baumwolle zu angemessenem Preise verkauft werde, am 19. Mai für 1010 Fr. veräußert; am gleichen Tage wurde auch der durch den Brand ebenfalls nicht unerheblich beschädigte Wagen Hannover 26,676, nachdem er bis dahin behufs allfälliger Besichtigung durch den Vertreter der Versicherungsgesellschaft zurückbehalten worden war, von der Nordostbahn nach Bremen zurückgesandt. Bezüglich der Ursache des Brandes, welche nicht mit Sicherheit festgestellt ist, sprachen das Zugs- und Stationspersonal der Nordostbahn die Vermuthung aus, derselbe sei nicht durch den Funkenwurf der Lokomotive, sondern durch Selbstentzündung entstanden; Ladung war nämlich von der Abgangstation Bremen mit drei Decken (Blachen) vollständig zugedeckt abgegangen und fortwährend in diesem Zustande transportirt worden, so daß die Bahnangestellten eine Verursachung des Brandes durch Funkenwurf als ausgeschlossen erachteten. Die Nordostbahn lehnte dem Kläger gegenüber, welcher am 13. Mai 1882 durch die Station Rüti von dem Unfalle benachrichtigt worden war, die Haftpflicht für den Unfall ab; dagegen übermittelte sie demselben am 16. Juli 1882, nachdem Kläger bereits am 8./16. Juni seine Schadensersatzklage anhängig gemacht hatte, den Betrag von 506 Fr. 83 Cts. als Rest des Erlöses der havarirten Baumwolle nach Abzug von Fracht, Zoll und Spesen, wobei bezüglich der Fracht indeß das Frachtbetreffniß für die vom Gute nicht mehr durchlaufene Strecke Seuzach=Rüti nicht in Rechnung gebracht wurde. 2. Seitens der Beklagten und Rekurrentin ist zu Begründung ihrer Beschwerde im Wesentlichen ausgeführt worden Der Transport habe nicht in gebrochenem, sondern in direktem Verkehr stattgefunden; es sei daher in casu nicht unmittelbar das schweizerische Transportgesetz, sondern das für solche Transporte zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen vereinbarte, in, gemäß Art. 32 des schweizerischen Eisenbahngesetzes bundesrätlich genehmigten, Reglements und Tarifvorschriften niedergelegte „Conventionalrecht“

anwendbar. Demgemäß komme in Betracht: Heft 1 der „Allgemeinen Tarifvorschriften für den „direkten Güterverkehr zwischen Stationen der norddeutschen „Bahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Bahnen „andererseits“, gültig vom 1. Dezember 1880 an, und das, auch auf den norddeutsch=schweizerischen Verkehr anwendbare „Reglement für den direkten füdwest=deutsch=schweizerischen Güterverkehr via Romanshorn, Konstanz, Singen, Schaffhausen, Waldshut und Basel, gültig vom 1. Mai 1880 an.“ § 22 Ziffer 2 des letztern Reglementes bestimme nun: „Die Eisenbahn haftet „in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen „transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der „mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. „Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten „Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, „bestimmt der Tarif und gibt der Absender sein Einverständnis „mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der „Aufgabe durch schriftlichen Vormerk auf dem Frachtbriefe die „Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit „Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt.“ Nach den Tarifvorschriften für den norddeutsch=schweizerischen Güterverkehr aber könne rohe Baumwolle in unbedeckten Wagen, mit Ausschluß der Haftbarkeit der Bahn für alle aus diesem Transporte entstehenden Schäden, befördert werden; wenn der Versender sich die Verwendung bedeckter Wagen sichern wolle, so habe er dies im Frachtbriefe ausdrücklich vorzuschreiben; dann werde aber die Waare nicht direkt abgefertigt, sondern immer nur von Bahn zu Bahn unter Anwendung der lokalen höhern Tarife befördert. Im vorliegenden Falle habe der Versender ausdrücklich direkte Sendung und zwar per billigste Route verlangt; es habe also der Bahn das Recht zugestanden, sich zum Transporte unbedeckter Wagen, d. h. nach der Auffassung der deutschen Gesetzgebung und Praxis, unbedeckt gebauter Wagen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladung mit Decken zugedeckt werde oder nicht, zu bedienen und hafte die Transportanstalt für allen aus dieser Transportart entstehenden Schaden nicht; sei also der Brand durch Funkenwurf entstanden, so sei eine Haftbarkeit der Bahn nicht begründet, da die Entzündung durch Funkenwurf zu den mit dem Transporte in offenen Wagen verbundenen Gefahren gehöre. Nehme man dagegen an, der Brand sei durch Selbstentzündung entstanden, so sei eine Haftung der Bahn ebenfalls nicht begründet; denn es greife denn die Bestimmung des § 22, Ziffer 1 des Reglementes für den südwestdeutsch=schweizerischen Güterverkehr Platz, wonach die Eisenbahn in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besondern Gefahr ausgesetzt seien, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Selbstentzündung zu erleiden, nicht für den aus diesen Gefahren entstandenen Schaden hafte. Zu gleichem Ergebnisse gelange man übrigens auch, wenn man das schweizerische Transportgesetz als anwendbar erachte; allerdings sei nach diesem Gesetze (Art. 32 Lemma 5 desselben) eine Beschränkung der Haftpflicht in der hier zunächst in Frage kommenden Richtung nur gestattet, wenn im Einverständnis des Absenders der Transport in offenen, d. h. nach der Definition des schweizerischen Gesetzes, in unbedeckten, auch nicht mit Blachen versehenen, Wagen stattgefunden habe und eine erhebliche Tarifiermäßigung gewährt worden sei. Alle diese Voraussetzungen aber treffen hier zu. Denn, wie gezeigt, sei ja die Beklagte berechtigt gewesen, die Waare in einem unbedeckten Wagen, ohne Bedeckung der Ladung mit Blachen, zu befördern; habe sie freiwillig ein Mehreres gethan, als wozu sie vertraglich verpflichtet gewesen sei, und die Ladung mit Blachen bedeckt, so könne daraus selbstverständlich eine Erschwerung der Haftpflicht nicht abgeleitet werden. Auch eine erhebliche Frachtermäßigung sei zugestanden worden; allerdings habe die Versandtstation aus Versehen auf die fragliche

Sendung die Frachtsätze des gewöhnlichen Tarifs der Klasse 4b, gemäß Seite 13 des Heftes 3 der Taxen für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr mit 585 Cts. per 100 Kilos angewendet; allein in Wahrheit sei, da Transport per billigste Route vorgeschrieben worden sei, nicht dieser Frachtsatz, sondern der auf Seite 19 des erwähnten Tarifheftes angegebene Ausnahmetarif (492 Cts. per 100 Kilos) anwendbar gewesen; es sei denn auch von der Empfangsstation der bezügliche Irrthum im Frachtbriefe richtig gestellt worden und es komme nun selbstverständlich nicht auf die ursprünglich im Frachtbriefe enthaltene Frachtforderung, sondern einzig auf diejenige Forderung an, welche schließlich von der abliefernden Bahn an den Adressaten gestellt werde. 3. In rechtlicher Beziehung ist zunächst unzweifelhaft, daß die erst in der bundesgerichtlichen Instanz angebrachten Be-
weisanträge der Beklagten gemäß Art. 30 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege nicht in Berücksichtigung gezogen werden können; übrigens wären dieselben auch offenbar unerheblich. 4. Fragt sich sodann, ob der Hauptantrag der Beklagten begründet sei, so ist zunächst klar, daß, da der Unfall unzweifelhaft auf der schweizerischen Transportstrecke erfolgt ist, das Rechtsverhältniß zwischen den Parteien rücksichtlich der Verantwortlichkeit der Beklagten für den Unfall nach schweizerischem Rechte zu beurtheilen ist. Dies folgt unmittelbar aus den Bestimmungen des Art. 36 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen, wonach eine schweizerische Bahnverwaltung ihre (nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes zu beurtheilende) Verantwortlichkeit für Verlust, Beschädigung u. s. w. solcher Güter, welche sie von ausländischen Bahnen übernommen hat, nur dann ablehnen kann, wenn sie den Beweis erbringt, daß der Unfall schon vor der Uebernahme des Gutes erfolgt sei und daß ihr, nach den maßgebenden ausländischen Gesetzen und Reglementen, ein Rückgriff gegen die ausländische Bahn nicht zustehe. Die von der Beklagten im heutigen Vortrage aufgestellte Behauptung, daß in casu nicht das Bundesgesetz, sondern das, in den zwischen den beteiligten schweizerischen und ausländischen Eisenbahnunternehmungen vereinbarten Reglementen und Tarifen enthaltene, „Konventionellrecht“ maßgebend sei, ist verfehlt. Diese Ausführung verkennt die rechtliche Natur der fraglichen von den Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Reglemente und Tarife. Denn diese sind ja, trotz ihrer Genehmigung durch die zuständige Verwaltungsbehörde, zweifellos keineswegs Rechtsquellen des objektiven Rechtes, sondern sie enthalten bloß die Aufzeichnung der Vertragsbedingungen für die von den Eisenbahnverwaltungen abzuschließenden Transportverträge; ihre Bestimmungen können daher nicht als Gesetz, sondern lediglich als *lex contractus*,

mit ausdrücklicher oder stillschweigender als Bestandtheil der, Bezugnahme auf ihren Inhalt abgeschlossenen, Transportverträge zur Anwendung kommen. Es kann also nicht, wie die Beklagte meint, gefragt werden, ob die fraglichen Reglements und Tarife oder das Bundesgesetz anwendbar sei, sondern es könnte sich bloß fragen, ob das deutsche oder das schweizerische objektive Recht zur Anwendung komme; ist diese Frage, wie bemerkt, unzweifelhaft im Sinne der Anwendbarkeit des schweizerischen Rechtes zu beantworten, so ist von vornherein klar, daß Beklagte sich nur auf solche reglementsmäßige Beschränkungen ihrer Haftpflicht berufen kann, welche nach schweizerischem Rechte statthaft sind, da natürlich von dem schweizerischen Gesetze reprobierte vertragsmäßige Beschränkungen der Haftpflicht auf rechtliche Beachtung für Transporte auf schweizerischem Gebiete keinen Anspruch haben; es ist demnach in dieser Richtung bloß zu prüfen, ob eine nach schweizerischem Rechte statthafte, zu Befreiung der Beklagten führende Beschränkung der Haftpflicht vereinbart sei. 5. Nach den Bestimmungen des

Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen haftet die Bahnverwaltung für den durch Verlust oder Beschädigung von Transportgütern entstandenen Schaden, wenn sie nicht beweist, daß der Unfall Folge eines Verschuldens oder einer Anweisung des Absenders, beziehungsweise Empfängers oder der natürlichen Beschaffenheit des Gutes oder einer höhern Gewalt sei. (Art. 24 und 30, leg. cit.) Eine vertragsmäßige Beschränkung dieser Verantwortlichkeit der Bahnverwaltungen für Frachtgüter ist lediglich in den in Art. 32 des Gesetzes aufgezählten Fällen durch bundsräthlich genehmigte Reglemente gestattet. Die Beklagte beruft sich nun in der That zunächst darauf, daß in concreto die in Ziffer 5 des Art. 32 cit. gestattete Beschränkung der Haftpflicht gültig vereinbart sei und daß in Folge dessen die Klage abgewiesen werden müsse. 6. Nach Ziffer 5 des Art. 32 cit. aber kann, wenn Gegenstände im Einverständnis mit dem Absender gegen erhebliche Ermäßigung der Frachtsätze in offenen Wagen (unbedeckten, ohne Blachen) transportirt werden, die Vermuthung ausgedungen werden, daß Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der mangelnden Bedeckung gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden und somit durch die eigene Anordnung des Absenders herbeigeführt seien. Fragt sich nun, ob auf Grund dieser Gesetzesbestimmung im vorliegenden Falle ein gültiger, zu Liberirung der Beklagten führender Befreiungsvertrag vereinbart sei, so ist diese Frage zu verneinen. Denn: a. Es ist nach dem ganz unzweideutigen Wortlaute des Gesetzes völlig unzweifelhaft, daß nach dem schweizerischen Gesetze die in Rede stehende Beschränkung der Haftpflicht nur dann ausbedungen werden kann, wenn ein Einverständnis des Absenders dafür vorliegt, daß der Transport in Wagen, die nicht nur nicht bedeckt gebaut, sondern auch nicht mit Blachen (Planken, Decken) zugedeckt sind, ausgeführt werde. Daß, wie Beklagte ausgeführt hat, nach den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches (Art. 424, Ziffer 1) und der dieser Gesetzesbestimmung in der deutschen Rechtsprechung gegebenen Auslegung diese Beschränkung der Haftpflicht für Transporte in allen unbedeckt gebauten Wagen, auch wenn Bedeckung mit Blachen ausbedungen ist, vereinbart werden kann, ist, nach dem oben Ausgeführten, gleichgültig und es könnten die von der Beklagten angerufenen, im Uebrigen als *lex contractus* allerdings in Betracht fallenden Reglemente und Tarife, sofern sie, was übrigens aus ihrem Wortlaute offenbar keineswegs mit Nothwendigkeit folgt, diesen weitem Sinn haben sollten, für die Beurtheilung der Haftpflicht für Transporte auf schweizerischem Gebiete nicht maßgebend sein. b. Nun liegt zweifellos der Beklagten ob, den Beweis dafür zu erbringen, daß ein, nach den Bestimmungen des schweizerischen Gesetzes gültiger Befreiungsvertrag wirklich vereinbart, also insbesondere, daß der Absender in den Transport der Waare in Wagen ohne Decken eingewilligt habe. Dieser Beweis aber ist nicht erbracht. Es mag nämlich zwar zugegeben werden, daß nach den von der Beklagten angeführten Reglementsbestimmungen die Versandtbahn, mangels einer gegentheiligen Willensäußerung des Versenders im Frachtbriefe, zum

Transporte der Waare in Wagen ohne Blachen im Allgemeinen befugt gewesen wäre. Allein für den vorliegenden Fall fällt in Betracht, daß der Transport thatsächlich in mit Decken belegten Wagen ausgeführt wurde, daß von der Bedeckung im Frachtbriefe selbst Vormerk genommen wurde, und daß, nach der eigenen, unbestritten gebliebenen, Behauptung der Beklagten, der Absender die Verladung der Waare ausgeführt hat. Demgemäß aber liegen Momente vor, welche darauf hindeuten, daß, was unzweifelhaft als statthaft zu betrachten ist, die Versandtbahn und der Versender sich thatsächlich dahin geeinigt haben, daß der Transport in mit Blachen bedeckten Wagen stattfinden solle und daß jedenfalls nicht erwiesen ist, daß der Versender in den Transport vermitteltst Wagen

ohne Blachen eingewilligt habe. c. Ist demnach aus diesem Grunde die in Art. 32, Ziffer 5 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen nachgelassene Beschränkung der Haftpflicht nicht als vereinbart zu betrachten, so braucht nicht weiter untersucht zu werden, ob die fernere Voraussetzung des dort vorgesehenen Befreiungsvertrages, nämlich eine erhebliche Ermäßigung des Frachtsatzes, vorliege, oder ob, wie die erste Instanz angenommen hat, eine solche Ermäßigung in concreto nicht gewährt worden sei, da die nachträgliche Rektifikation des Frachtsatzes nicht in Betracht kommen könne. 7. Im Weiteren beruft sich die Beklagte darauf, daß die Waare ihrer Natur nach leicht entzündlich, beziehungsweise der Gefahr der Selbstentzündung ausgesetzt gewesen sei, und daß daher gemäß Art. 32 Ziffer 2 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und § 22 Ziffer 1 des Reglementes für den südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr die Vermuthung habe ausbedungen werden können und ausbedungen worden sei, daß Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der fraglichen gefährlichen Eigenschaft gewesen sein können, auch wirklich in dieser Weise entstanden seien; die Beklagte hat in dieser Richtung sowohl vor der ersten Instanz als vor dem Bundesgerichte, Beweise, insbesondere durch physikalische Expertise, angeboten. Das Handelsgericht hat indeß die Erhebung dieser Beweise abgelehnt, mit der Begründung: Die thatsächliche Voraussetzung, daß die Waare der Gefahr der Selbstentzündung ausgesetzt gewesen sei, treffe nicht zu. Wie nämlich einzelnen Mitgliedern des Handelsgerichtes theils selbst, theils durch Erkundigung bei Sachverständigen im Wissen sei, komme Selbstentzündung bei gepreßter roher Baumwolle in Fällen der vorliegenden Art überall nicht vor und sei diese Annahme, zumal bei Transport in offenen Wagen, gar nicht gedenkbar. Bis dahin sei von einem solchen Falle nichts gehört worden und es habe denn auch die Beklagte nicht eine einzige derartige Selbstentzündung anzuführen vermocht, während doch bei dem massenhaften Transport von gepreßter roher Baumwolle in der Schweiz und andern Ländern die Eisenbahnverwaltungen davon nothwendig Kenntniß haben müßten. Das Handelsgericht hat mithin die Erhebung der angetragenen Expertise nicht deßhalb abgelehnt, weil es die zum Beweise durch Expertise verstellten Thatsachen als unerheblich erachtete, sondern vielmehr deßhalb weil es sich selbst als hinlänglich sachkundig erachtete, um über den fraglichen Punkt selbst, ohne Beziehung von Experten, sofort zu entscheiden. 8. In diesem Verfahren des Handelsgerichtes nun mag vielleicht eine Verletzung des kantonalen Prozeßrechtes gefunden werden, dagegen beruht die bezügliche Entscheidung jedenfalls nicht auf unrichtiger Anwendung des Bundesgesetzes; vielmehr handelt es sich bei derselben ausschließlich um Beurtheilung einer nach dem kantonalen Prozeßrechte zu beurtheilende Beweisfrage, so daß sich die Entscheidung der Kognition des Bundesgerichtes entzieht und von Anordnung einer Aktenvervollständigung gemäß Art. 30, Absatz 4 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege nicht die Rede sein kann. Das Recht zu Anordnung einer Aktenvervollständigung im Sinne von Art. 30 Absatz 4 cit. nämlich steht dem Bundesgerichte nur dann zu, wenn die kantonalen Gerichte Beweise wegen Unerheblichkeit des Beweisthemas abgelehnt haben, nicht aber auch dann, wenn sie die Anordnung eines Beweisverfahrens deßhalb verweigert haben, weil der Thatbestand für das Gericht bereits 1882

hinlänglich klar gestellt sei, so daß eine Beweisaufnahme daran nichts ändern könne; inwiefern eine derartige Befugniß zum Ausschlusse angebotener Beweise dem Gerichte zustehe und inwiefern das Gericht zur Ablehnung einer beantragten Expertise mit Berufung auf seine eigene Sachkenntniß berechtigt sei, ist vielmehr einzig nach kantonalem

Prozeßrechte zu beurtheilen und unterliegt daher der Nachprüfung des Bundesgerichtes nicht. Es muß demnach die Entscheidung des Handelsgerichtes, daß die Waare der Gefahr der Selbstentzündung nicht ausgesetzt gewesen sei, für das Bundesgericht ohne Weiteres maßgebend sein. 9. Ein weiterer Befreiungsgrund von der Haftpflicht aber ist von der Beklagten nicht behauptet worden, und es muß daher, unter Ablehnung der Rekursanträge derselben, die erstinstanzliche Entscheidung einfach bestätigt werden. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Das Urtheil des Handelsgerichtes des Kantons Zürich vom 29. September 1882 ist in allen Theilen bestätigt.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.