

## Bericht und Anträge

einer

zweiten Minderheit der ständeräthlichen Kommission über einige Punkte des Gesetzentwurfes, betreffend die Rechtsverhältnisse des Transports auf Eisenbahnen etc.

(Vom 18. September 1874.)

Tit.!

Der Unterzeichnete, mit der Kommissionsmehrheit einig gehend in Bezug auf die allgemeinen Grundlagen des Gesetzentwurfes über das Transportwesen, trennt sich dagegen von derselben über einige wichtige Punkte. Diese Divergenz rührt von den verschiedenen Anschauungen her, welche einerseits in der deutschen und anderseits in der romanischen Schweiz über Civil- und Handelsrecht herrschen. Die Mehrheit knüpft an das deutsche Handelsrecht und an den Entwurf eines deutschen Reichs-Eisenbahngesetzes an. Die Minderheit, wiewohl sie die ersten Fortschritte nicht erkennt, welche jenseits des Rheins in der Entwicklung begriffen sind, glaubt jedoch, daß über einige Punkte das seit Langem fixirte romanische Recht vorzuziehen sei. In Deutschland sind die Handelsübungen und die Rechtsprechung noch in der Ausbildung begriffen; Frankreich dagegen besitzt, namentlich über das Transportwesen, sehr feste Vorschriften und eine uniforme Rechtsprechung, bei denen der Handelstand wohl fährt. Es scheint demnach, daß man gut thäte, die eidgenössische Gesetzgebung nicht ausschließlich

dem deutschen Recht anzupassen, sondern daß man sowohl von links als von rechts Alles, was sich an Gutem vorfindet, entgegennehmen und so in einem berechtigten Maße die Gewohnheiten und Wünsche der romanischen Schweiz im Interesse der Rechtsunifikation selbst berücksichtigen sollte.

Die Punkte, welche gegenwärtiger Minderheitsbericht schlägt, sind folgende vier:

I. Von den Befugnissen des Empfängers (Destinatärs) gegenüber denjenigen des Absenders (Art. 6 und 7).

II. Von der Haftbarkeit des Frachtführers in Bezug auf unbestellbares Gut (Art. 11, 34 und 37).

III. Von dem Schadenersatz, den der Frachtführer schuldig ist im Falle der Verspätung, der Beschädigung oder des Verlorengehens des Guts (Art. 12, 16 und 18).

IV. Von dem Vorrechte des Frachtführers auf das Gut für seine eigenen Forderungen (Art. 27—31).

Wir werden in gedrängter Kürze die Differenzen angeben, welche über jeden dieser Punkte zwischen der Mehrheit und der Minderheit bestehen, und die Anträge begründen, welche wir stellen zu sollen glauben.

## 1. Von den Befugnissen des Empfängers (Destinatärs) gegenüber denjenigen des Absenders.

(Art. 6 und 7 des Entwurfs.)

### Deutsches Recht.

Der Art. 402 des deutschen Handelsgesetzbuches besagt:

„Der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er nicht letzterem nach Ankuft des Guts am Ort der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

„Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist.“

## Französisches Recht.

Der Art. 100 des französischen Handelsgesetzbuches schreibt vor: „Die Waare, welche das Magazin des Verkäufers oder des Versenders verlassen hat, reist, wenn nicht etwas Anderes ausgemacht wurde, auf Gefahr desjenigen, dem sie gehört, mit Vorbehalt des Rückgriffs gegen den mit dem Transporte beauftragten Kommissionär und den Frachtführer.“

Das französische Handelsgesetzbuch reicht in das Jahr 1807, d. h. in einen Zeitpunkt zurück, wo das Transportwesen noch nicht diejenige Ausdehnung hatte, wie sie gegenwärtig durch das Institut der Eisenbahnen eingetreten ist. In Folge dieser neuen Schöpfung führte sich in Frankreich eine allgemeine Uebung ein, wornach, wenn der Frachtbrief einmal ausgestellt oder der Empfangschein abgegeben ist, der Absender sich nur noch nach den Weisungen des Destinätärs zu richten hat, welcher censirt ist, derjenige zu sein, dem die Waare angehört, und dem der Absender haftbar ist.

### System der Kommissionsmehrheit.

Die Art. 6 und 7 des uns vorliegenden Gesetzentwurfs sind eine Entwicklung des im Art. 402 des deutschen Handelsgesetzbuchs enthaltenen Grundsatzes. Die Mehrheit rechtfertigt den in diesen Artikeln enthaltenen Grundsatz durch folgende zwei Umstände:

1) Unsere häufigen Beziehungen zum deutschen Handel, welcher seinerseits durch die Vorschrift regiert wird, daß der Absender Herr bleibe, über die Waare zu verfügen, so lange, bei angelangter Sendung, der Frachtbrief dem Destinätär nicht zugestellt ist;

2) Die Nothwendigkeit, die Interessen des Versenders besser zu wahren, als die französischen Handelstübungen es thun.

Im Uebrigen hat die Mehrheit keinen Anstand genommen, zu erklären, daß der betreffende Grundsatz des deutschen Handelsrechts in der Praxis zahlreiche Uebelstände darbiete, und daß die große Mehrheit der Handelsleute in der ganzen Welt wünschte, daß die in Frankreich angenommene Vorschrift überall Geltung hätte. Nur glaubt die Mehrheit der Kommission nicht, daß die Schweiz diese Vorschrift annehmen solle, so lange das deutsche Reich eine andere beibehält; sie findet, daß daraus für unsere Handelsleute Schwierigkeiten entstehen könnten.

## System der Minderheit.

Die Minderheit ihrerseits stützt ihre Ansicht auf folgende Gründe:

1) Die Thatsache, daß die Waare dem Frachtführer zur Versendung übergeben wird, begründet die Vermuthung, daß zwischen dem Absender und dem Destinatar ein perfecter Verkaufsvertrag besteht, den das Gesetz schützen muß.

2) Das deutsche Handelsgesetzbuch, anstatt diesen Vertrag zu schützen, begünstigt dessen häufige Verletzung und macht daher die Handelstransaktionen unsicher.

Wenn nämlich der Absender seine Waare dem Frachtführer übermitteln und von dem letztern einen Empfangschein oder ein Doppel des Frachtbriefs empfangen hat, so kann er, auf die Uebertragung dieses Titels an den Destinatar, von ihm Zahlung des ganzen Preises der Waare oder eines Theils desselben erhalten haben, wie dies den Handelsgebräuchen entspricht. Hat aber der Absender alsdann noch die Macht, über die Waare zu verfügen, so kann es eintreten, daß der Destinatar um das ihm Gebührende gebracht und genöthigt werde, gegen den vielleicht weit entfernt und im Auslande wohnhaften Absender einen Prozeß anzuheben.

Andererseits hat, wenn auch keine Geldbehändigung auf Vorlage des Empfangscheins oder des Frachtbriefs hin erfolgt wäre, die Zustellung dieses Titels nicht minder die Folge, dem Destinatar die Zustellung der Waare zu sichern. Er konnte zum Voraus darüber verfügen und sich der Gefahr aussetzen, Schadenersatz an Klienten zu bezahlen, bei welchen die Waare anticipationsweise placirt wurde; oder er kann so die ganze Frucht eines Kaufs verlieren, auf den er zählte u. s. f. Auch von daher können Prozesse zwischen dem Absender und dem Destinatar entstehen.

Die Erfahrung hat bewiesen, daß das deutsche System ganz verfehlt ist. Es führte zu unloyalen Akten, von denen nur allzu oft schweizerische Handelsleute zu leiden hatten. Man sehe in dieser Beziehung die sehr energischen Reklamationen der Industrie- und Handelsgesellschaft von Genf gegen die Artikel 6 und 7 des Entwurfs, in ihrem Schreiben vom 29. Juni abhin an die Kommission des Ständeraths.

3) Es gibt einen einzigen rechtmäßigen Grund für den Absender, sich der Lieferung der dem Frachtführer zugestellten Waare zu widersetzen, dies ist der Fall, wo er die Zahlungsunfähigkeit des Destinatars erfährt. Dieses Interesse des Absenders ist durch die französische Uebung vielleicht nicht hinlänglich geschützt. Dieß ist

allerdings zu berücksichtigen; allein das deutsche Handelsgesetzbuch stürzte den Wagen nach der andern Seite um, und es wäre sehr mißlich, wenn die Schweiz ihre Gesetzgebung über das Transportwesen damit auguriren würde, ihrerseits in eine dem Handelstand so schädliche Bahn einzulenken.

4) Die Einwendung der Mehrheit, daß unsere Beziehungen zum deutschen Handel uns nöthigen, die nämliche Vorschrift anzunehmen wie dieser, ist nicht ernstlich. Es ist gewiß, daß so lange Deutschland einen solchen Grundsatz festhält, die Transaktionen mit den Versendern dieses Landes voll Unsicherheit und Gefahr sein werden. Statt dessen wird es gut sein, für den schweizerischen Handel eine Gesetzgebung einzuführen, welche die Rechtlichkeit begünstigt und den Prozessen die Thüre verschließt. Die Einführung eines direkten Verkehrs zwischen den Eisenbahnen der beiden Länder kann durch diese Gesetzgebungsverschiedenheit nicht gehemmt werden, denn es liegt ganz im Interesse der Eisenbahnen, daß die von den Art. 6 und 7 des Entwurfs vorgesehenen Aufhaltungen und Bestimmungsänderungen nicht stattfinden, was in der That nur Komplikationen für den Dienst, Verzögerungen, Beschädigungen, Schadenersatzforderungen und Prozesse, sowohl für die Gesellschaft als für die andern Betheiligten, mit sich bringt.

5) Nach französischer Uebung kann der Absender den Transport der Waaren nur in zwei Fällen stillestellen oder sich dieselben zurückgeben lassen:

Wenn er gleichzeitig Destinatar ist, d. h. wenn die Waare in seinem Namen expedirt wird;

oder wenn er die Einwilligung des Destinatars vorweist, jedesmal wo er nicht der eigene Destinatar seiner Waare ist.

In allen andern als in diesen zwei Fällen kann er nur auf gerichtlichem Wege vorgehen.

Diese Uebung ist strenge gegen den Absender in dem oben (Ziffer 3) vorgesehenen berechtigten Falle. Es ist daher nothwendig, daß er ohne gerichtliche Formalitäten sich der Lieferung der Waare an einen zahlungsunfähigen Destinatar widersetzen könne, indem er sich einfach an den Expeditionsbahnhof wendet. Die Minderheit beantragt dieses weiter unten.

## Antrag.

Die Artikel 6 und 7 des Entwurfs sind in einen einzigen Artikel folgenden Inhalts zu fassen:

Von den Befugnissen des Absenders und  
denjenigen des Empfängers (Destinatärs).

Ist einmal die Waare dem Frachtführer übergeben und der Frachtbrief oder der Empfangschein dem Absender ausgestellt, so kann dieser die Waare nur auf Vorweis der Einwilligung des ursprünglichen Destinatärs zurückgeben oder sie an eine neue Adresse versenden lassen.

Der Absender behält jedoch das Recht, sich der Ablieferung der Waare am Bestimmungsorte zu widersetzen, sofern der Frachtführer nicht bereits den Frachtbrief oder den Avisbrief dem Destinatär zugestellt hat. Wird die Einsprache rechtzeitig erhoben, so ist der Frachtführer verpflichtet, den Destinatär sofort davon zu benachrichtigen. Bis entweder der Absender oder der Destinatär seine Rechte auf die Waare geltend gemacht hat, bleibt diese deponirt, wie es im nachfolgenden Art. 11 bemerkt ist.

In den zwei obigen Fällen müssen die neuen Weisungen des Absenders durch Vermittlung des Expeditionsbureau, beziehungsweise der Expeditionsstation, ertheilt werden. \*)

---

\*) Ein mittleres System, das auch Mißbräuche zuläßt, aber dem deutschen System vorzuziehen ist, könnte in folgenden Anträgen resümirert werden. Darnach würde es heißen:

## Art. 2bis.

Der Frachtbrief (und der Empfangschein) muß enthalten:

..... 3bis. Die Angabe, daß die Waare auf Gefahr des Absenders (franco Bestimmungsbahnhof), oder des Destinatärs (Fracht vom Expeditionsbahnhof an berechnet) reist.

## Art. 6.

Der Frachtführer hat den Weisungen desjenigen nachzukommen, auf dessen Gefahr die Waare reist, nach Maßgabe des Frachtbriefs oder Empfangscheins.

## 2. Von der Verantwortlichkeit des Frachtführers in Bezug auf unbestellbares Gut.

(Art. 11, 34 und 37).

### Deutsches Recht.

Der Art. 407 des deutschen Handelsgesetzbuchs schreibt vor:

„Wenn der bezeichnete Empfänger des Guts nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert, oder wenn Streit über die Annahme oder den Zustand des Guts entsteht, so kann der Betheiligte den letzteren durch Sachverständige feststellen lassen.

„Die Sachverständigen ernennt auf das Ansuchen des Betheiligten das Handelsgericht oder in dessen Ermangelung der Richter des Orts.

„Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

„Das Gericht kann auf Ansuchen des Betheiligten verordnen, daß das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt, und daß es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen des Frachtführers öffentlich verkauft wird.

„Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen oder um Verfügung des Gerichts wegen Niederlegung und wegen Verkaufs des Guts wird die Gegenpartei, wenn sie am Ort anwesend ist, gehört.“

### Französisches Recht.

Der Art. 106 des französischen Handelsgesetzbuchs besagt:

„Im Falle der Refüsierung oder Bestreitung der Annahme der transportirten Gegenstände wird ihr Zustand durch Experte verificirt und constatirt, welche vom Präsidenten des Handelsgerichts oder in Ermangelung desselben vom Friedensrichter gewählt werden, und zwar durch Ordonnanz am Fuße eines Gesuchschreibens. — Die Hinterlage oder die Beschlagnahme und in Folge dessen der Transport in ein öffentliches Lagerhaus können angeordnet werden. — Der Verkauf derselben kann zu Gunsten des Frachtführers bis zum Betrage des Frachtpreises verfügt werden.“

Anderseits werden durch den französischen Civilcodex und ihm nach durch die Civilgesetzbücher der romanischen Schweiz die Frachtführer ganz den Wirthen gleichgestellt in Bezug auf die Verantwortlichkeit für die bei ihnen deponirten Gegenstände, indem diese Deponirung in den Augen des Gesetzes eine nothwendige und nicht freiwillige ist.

### System der Mehrheit.

Durch die Artikel 11, 34 und 37 des Entwurfs schwächt die Mehrheit in einem für das Publikum ungünstigen Sinne die bereits allzu wenig strengen Bestimmungen des deutschen Rechts gegenüber dem Frachtführer noch weiter ab.

Durch diese Artikel beseitigt in der That die Majorität, was das Verfahren betrifft, die Gewähr des amtlichen Verkaufs, der vom deutschen wie vom französischen Rechte obligatorisch vorgeschrieben ist; ohne von der amtlichen Expertise zu reden, welche nur nach dem letztern obligatorisch ist, von dem Augenblick an, wo die Waare als unbestellbar angesehen werden muß.

Sie zerstört jede Verantwortlichkeit des Frachtführers in Bezug auf die nothwendige (unfreiwillige) Hinterlage, die er in Händen hat.

### System der Minderheit.

Die Minderheit begründet ihre Ansicht in folgender Weise:

1. Die Waare kann unbestellbar sein, sei es weil der gehörig benachrichtigte Destinatar sich nicht stellt, sei es weil er sie kategorisch refüsirt, sei es weil er sie wegen eines Anstandes mit dem Absender oder dem Frachtführer nicht annimmt, wobei seine Annahme von der Art der Erledigung des Anstandes abhängt, sei es endlich, weil er unfindbar ist.

In allen diesen Fällen muß der Frachtführer für die Waare haftbar sein, weil, wenn er gehalten ist, für sie wie für eine nothwendige Hinterlage Sorge zu tragen, er auch das Mittel in Händen hat, sich für seine Besorgung und Bemühung schadlos zu halten, durch das Vorrecht, das ihm durch das Gesetz gewährleistet ist.

Die entgegengesetzte Prätension der Eisenbahngesellschaften, derzufolge dieselben z. B. im Falle wären, das binnen drei Tagen nicht reklamirte Reisendengepäck einfach plündern zu lassen (vide

Art. 35 des der Bundesversammlung ausgetheilten Reglementsentwurfs vom 8. Mai 1874), diese Prätension, welcher die Kommissionsmehrheit implicite ihre Unterstützung gibt, ist unzulässig. Jede Transportunternehmung, welcher der Vortheil ihrer Situation zu Gute kommt, muß auch die diesfälligen Lasten tragen. Es wäre sehr gefährlich, wenn das Gesetz dazu ermächtigen würde, sich ihrer Verantwortlichkeit in den obgenannten Fällen zu entledigen.

2. Ebenso muß man im Interesse des Publikums von den Transportanstalten sichere Garantien verlangen in Bezug auf die zu befolgende Procedur für Konstatirung des Zustandes der unbestellbaren Colli, für die Schritte, welche sowohl bei den andern Interessirten als beim Richter zu thun sind, für die Verkaufsformalitäten etc. Das Interesse der Gesellschaften kann dahin gehen und geht sehr oft dahin, die Waare möglichst lange unbestellbar zu belassen, indem dieselbe alsdann eine bedeutende Magazinierungs- oder Wagenmiethgebühr bezahlt, ohne daß die Unternehmung ein Kohlenatom verbrennt oder die Schienen, die Räder der Bahn abnutzt. In vielen Prozessen sah man die Waaren so stark mit Kosten belastet, daß der Erlös nicht einmal diese deckte. Der Frachtführer bezog also einen Gewinn, der ganz im Mißverhältniß zum geleisteten Dienste steht, wobei dem Absender und dem Destinatär nichts blieb als die Augen, um zu weinen.

Um die begründeten Rechte eines Jeden zu wahren, beantragt die Minderheit folgende Redaction für die Artikel 11, 34 und 37 des Entwurfs.

### A n t r a g.

#### Art. 11.

Refüsirte Annahme. Ausbleiben der Abforderung. Unauffindbarkeit des Destinatärs.

Wenn die Waare refüsirt wird, oder wenn der Destinatär sie nicht abfordert, oder wenn dieser unauffindbar ist, so ist der Frachtführer gehalten, sie unter seiner Verantwortlichkeit, jedoch auf Kosten von wem Rechtens, in seinen eigenen Lagern oder in einem andern öffentlichen Lagerhause zu deponiren. Er hat den Absender sofort davon zu benachrichtigen.

Wenn binnen einer Frist, welche genügend ist, um die Antwort des Absenders zu erhalten, dieser keine andern Weisungen erteilt hat, so wird der Zustand der Waare durch Experten verificirt, die auf Verlangen des Frachtführers durch die zuständige

Behörde ernannt werden, welche letztere sodann nach Vorschrift des Art. 34 verfährt.

Wenn die Natur der Waare dieselbe einer raschen Verderbniß aussetzt, bevor die Antwort des Absenders anlangen kann, so muß die Waare zu Gunsten wen Rechtens verkauft werden. Sie kann verkauft werden, wenn der muthmaßliche Werth derselben die Kosten nicht deckt, die auf ihr lasten (Kosten des Transports, der Lagerung, der Rücksendung).

Ohne die schriftliche Einwilligung der beteiligten Parteien muß der Verkauf stets auf gerichtlichem Wege stattfinden.

#### Art. 34.

##### Expertise und Verkauf der Waare im Streitfalle.

Wenn die Waare Gegenstand eines Streites ist, welche deren Ablieferung verhindert, so muß der Zustand derselben durch eine amtliche Expertise binnen spätestens einem Monat konstatiert werden. Die zuständige Behörde kann, auf den unterzeichneten Bericht der Experten oder auf das Verlangen eines der Interessenten hin, anordnen, daß die Waare, auf Kosten und Gefahr des verlierenden Theils, in einem öffentlichen Niederlagshaus oder bei einem Dritten deponirt oder daß sie verkauft werde, wenn dies, ganz oder theilweise nöthig ist, um die Transportkosten und andere auf ihr haftende Forderungen zu decken. Die beteiligten Parteien sind so weit möglich vom Verkaufe zu benachrichtigen.

Die gleichen Formalitäten kommen auch zur Anwendung in den Fällen, von denen Art. 11, 2. Alinea (nicht reklamirte Collis) handelt; doch darf der Verkauf nur nach einer Frist von sechs Monaten stattfinden, mit Vorbehalt der im gleichen Art. 11 vorgesehenen Ausnahmen.

Solange der Verkauf nicht stattgefunden hat, kann demselben vorgebeugt werden durch Bezahlung oder Hinterlegung eines Betrages, der sämmtliche auf der Waare haftenden Kosten deckt (Art. 31).

#### Art. 37.

(Die oben vorgeschlagene Redaktion der Artikel 11 und 34 hat, wenn sie angenommen wird, ihren Einfluß auf den Inhalt des Art. 37, ohne daß dessen Form zu modificiren wäre).

### 3. Von dem Schadenersatz, den der Frachtführer im Falle der Verspätung, der Beschädigung oder des Verlustes der Waare zu leisten hat.

(Art. 12, 16 und 18.)

#### Deutsches Recht.

Der Artikel 396 des deutschen Handelsgesetzbuchs besagt:

„Wenn auf Grund des vorhergehenden Artikels von dem Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Guts Ersatz geleistet werden muß, so ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde zu legen.

„Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.

„Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerth des Guts im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

„Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen.

„Wenn dem Frachtführer eine bössliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.“

#### Romanisches Recht.

Der französische Civilkodex und ihm nach die Gesetzbücher der romanischen Schweiz schreiben vor:

„Der dem Gläubiger schuldige Schadenersatz erstreckt sich im Allgemeinen auf den von ihm erlittenen Verlust und auf den ihm entgangenen Gewinn.“

Das französische Recht und dasjenige der romanischen Schweiz haben sehr bestimmt festgesetzt, daß den Eisenbahngesellschaften

eine höhere Entschädigung, als der Preis der Waare beträgt, auferlegt werden kann, wenn der Absender oder der Destinatär einen bedeutenderen Nachtheil nachweist.

### System der Mehrheit.

Die Mehrheit stellte sich ganz auf den Boden des deutschen Handelsgesetzbuchs und begründet ihre Meinung mit der Bemerkung, daß sie hiedurch zahlreiche Prozesse und Chicanen für die Frachtführer vermeiden wolle.

### System der Minderheit.

Die Minderheit ihrerseits hält im Gegentheil den Gesichtspunkt des romanischen Rechts aufrecht, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Schadenersatz erstreckt sich im Allgemeinen zunächst auf den Verlust, den der Gläubiger erlitten hat. Dieß ist die erste Bestimmung des romanischen Rechts.

Im Transportwesen sind nun aber der Absender und der Destinatär die Gläubiger; der Frachtführer ist der Schuldner, folglich hat derselbe den vom Absender oder vom Destinatär erlittenen Verlust zu vergüten.

Dieser Verlust kann verschiedener Natur sein. Es kann Entwerthung der Waare, Abschlag des Preises etc. seit dem Tage eingetreten sein, wo die Sendung in gutem Zustande hätte abgeliefert werden sollen. Es kann auf Verlangen eines Dritten ein Urtheil erlassen worden sein gegen den Absender oder den Destinatär, wegen Verspätung, Beschädigung, Manco, Verlust der Waare etc. In allen Fällen ist es gerecht, daß derjenige, durch dessen Schuld der Schaden entstanden ist, d. h. der Frachtführer, die Folgen trage.

2. Der Schadenersatz erstreckt sich auch auf den dem Gläubiger entgangenen Gewinn, sagt zweitens das romanische Recht.

*Lucrum cessans, damnum emergens*, sagte schon ein Axiom des römischen Rechts, das allerdings mißbraucht worden sein mag, aber doch andererseits seine vollkommen gerechtfertigte Seite behält. Beispiele, wie die folgenden, werden dieß zeigen:

Ein Kaufmann consignirt seine Waaren, damit sie rechtzeitig auf einer Messe anlangen. Doch sie kommen nicht an. Die Messe

ist verfehlt. Soll da der Frachtführer nicht ein Mehreres schuldig sein, als den Preis der Waare, wenn diese zu Grunde ging?

Eine Händlerin mit Nouveautés kauft in Paris Toilette-Gegenstände ein, welche in die Schweiz gesandt werden, sich aber verirren oder verloren gehen. Die Saison geht vorüber und jene ist neben den Verkauf gekommen. Ist dieß nicht ein Schaden, für den der Frachtführer haftbar sein muß?

Ein Commis-Voyageur reist mit Waarenmustern, die er der Eisenbahn übergibt. Die Muster gehen verloren und der Commis-Voyageur muß ganze Tage im Gasthofs zubringen, ohne den Geschäften nachgehen zu können. Behauptet man da, der Frachtführer schulde ihm bloß die Normalvergütung von Fr. 4 per Pfund?

Die Minderheit liebt die Prozesse so wenig als die Mehrheit; allein sie kann nicht zugeben, daß unter dem Vorwande, dadurch einige Mißbräuche zu vermeiden, so klare Rechte mit Füßen getreten werden, wie diejenigen, die in dieser Weise durch theilweise oder gänzliche Nichtvollziehung des Transportvertrags gefährdet werden. Man vergleiche in dieser Beziehung die Reklamationen des Waadtländer Handelsvereins.

### A n t r a g.

#### Art. 12.

Weglassung des zweiten Alinea.

#### Art 16.

Derselbe ist wie folgt zu fassen:

Eine höhere Entschädigung als diejenige, welche gemäß den Artikeln 12, 14 und 16 zu bezahlen ist, kann gefordert werden, wenn nachgewiesen ist:

1) entweder, daß der Beschädigte einen bedeutenderen Nachtheil erlitten hat, der als unmittelbar und leicht vorauszusetzende Folge der Nichtvollziehung des Transportvertrags erscheint;

2) oder daß die Waare durch Verlust oder grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers (Art. 38) verloren oder zu Grunde ging.

#### Art. 18.

(Obige Redaktion wird auf den Inhalt dieses Artikels influenciren, ohne dessen Form zu ändern; das Gleiche gilt von Art. 38.)

#### 4. Von dem Vorrechte des Frachtführers auf die Waare für seine eigenen Forderungen.

(Art. 27 bis 31.)

##### Deutsches Recht.

Der Artikel 409 des deutschen Handelsgesetzbuchs setzt fest:

„Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder und anderer Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Dieses Pfandrecht besteht so lange das Gut zurückbehalten oder niedergelegt ist; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, insofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.

„Er kann zu seiner Befriedigung den Verkauf des Guts oder eines Theils desselben veranlassen.

„Er hat dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.“

##### Französisches Recht.

Das französische und die romanischen Handelsgesetzbücher gewähren ein Vorrecht für die Frachtkosten und die Nebenauslagen auf die transportirte Sache. Dieses Vorrecht wird wie alle besondern Vorrechte auf gewisse Mobilien ausgeübt, das heißt, es kann der Gläubiger, Mangels Zahlung, nicht über das Pfand verfügen, sondern er muß in diesem Falle gerichtlich die Erlaubniß einholen, dasselbe verkaufen zu lassen.

In Frankreich muß jede Waare, in Bezug auf welche die Bezahlung der auf ihr haftenden Kosten nicht binnen der Frist von sechs Monaten bewerkstelligt wird und die der Frachtführer als sein Pfand zurückhält, nach Verfluß dieser Zeit auf dem Wege öffentlicher Versteigerung verkauft werden, nach Erfüllung der diesfalls vorgeschriebenen gerichtlichen Formalitäten.

Um den Mißbräuchen der Eisenbahngesellschaften ein Ziel zu setzen, welche die Waaren möglichst lange behielten, um höhere

Magazinirungsgebühren zu beziehen, setzte eine französische Ministerialordonnanz den Betrag dieser Gebühren auf Fr. 36 per Tonne und für 6 Monate fest, und schrieb unter Anderm vor: „Der Betrag der zu beziehenden Gebühr darf den Preis einer sechsmonatlichen Aufbewahrung nicht übersteigen, und in keinem Falle höher sein, als der Verkaufserlös abzüglich der privilegierten Unkosten.“

### Systeme der Mehrheit und der Minderheit.

Der Unterschied, der sich hier zwischen der Mehrheit und der Minderheit geltend macht, rührt von zwei Dingen her:

1. Eine bloße Wortfrage, welcher die Mehrheit eine große Wichtigkeit beilegt. In der Sprache der deutschen Juristen scheint das Retentionsrecht etwas ganz Anderes zu sein als das Pfandrecht. Das französische Recht hat diese Nuance nicht, welche bis auf einen gewissen Punkt einen Gegensatz zwischen dem Detentions- und dem Verfügungsrecht aufstellt; denn man gibt zu, daß das erstere dieser Rechte eitel wäre, wenn es nicht auf das zweite hinausliefe nach Erfüllung gewisser Formalitäten. Uebrigens ist nach den französischen und romanischen Gesetzbüchern das Pfandrecht etwas ganz Anderes, als das dem Frachtführer für seine Forderungen eingeräumte Vorrecht.

2. Allein hinter den Worten bergen sich in Wirklichkeit, wenn wir die Mehrheit richtig verstanden haben, tiefe Differenzen. Das Detentionsrecht würde nicht so weitgehende Rechte gewähren als das Pfandrecht. Mit dem letztern bewaffnet, könnte der Frachtführer zur Realisirung des Pfandes ganz summarisch und ohne weitere Begrüßung schreiten. Hiezu kann nun aber die Minderheit durchaus nicht stimmen. Sie kann dem Frachtführer nicht das Pfandrecht in der Weise einräumen, daß die Ausübung desselben den Zufälligkeiten der kantonalen Gesetzgebungen überlassen würde. (Der Gesetzentwurf über Schuldbetreibung und Konkurs bleibt in dieser Beziehung in einer heunruhigenden Unbestimmtheit.) Was für ein Wort gebraucht wird (ob Pfand, ob Retention), daran liegt der Minderheit wenig, wenn nur die Sache selbst ganz klar definiert wird.

Herr Dr. Walther Munzinger beschränkte sich in seinem Entwurfe eines schweizerischen Handesgesetzbuchs darauf, dem Kommissionär und dem Frachtführer ein Retentionsrecht zuzuerkennen, welches bis zur Realisirung des Pfandes führen konnte, unter Anordnung des Verkaufs durch den Richter. Hiebei hielt er sich, wie seine Motive beweisen, an das französische Gesetz, welches in

Jahr 1863 das Handelsgesetzbuch von 1807 in Bezug auf das Vorrecht der Kommissionäre und Frachtführer modificirt hat. Man sagt, Herr Munzinger habe sich seither mehr den deutschen Anschauungen zugeneigt, allein nichts beweist, daß er mehr Recht gehabt habe bei der ersten als bei der zweiten Meinungsannahme, und wir unsererseits glauben fest das Gegentheil.

Die Mehrheit selbst ist vor der einfachen Anwendung der Grundsätze des deutschen Handelsgesetzbuchs zurückgeschreckt; sie hat das zweite Alinea des Art. 27 ausgemerzt, welches, dem deutschen Handelsgesetzbuch entsprechend, die Geltendmachung des Pfandrechts gestattete selbst nachdem der Frachtführer sich außer Besitz der Waare gesetzt hat. Sie hat eingesehen, wofür wir ihr Dank wissen, daß dieß geradezu etwas Monstruöses wäre und zu zahlreichen Mißbräuchen führen müßte.

Allein warum ist die Mehrheit hier bloß auf halbem Wege stehen geblieben? Warum adoptirte sie nicht die so weisen Grundsätze, welche der Munzinger'sche Entwurf aufstellte? Wir unsererseits beantragen deren Aufnahme mit einem dem französischen Rechte entlehnten Zusatze.

### A n t r a g.

#### Art. 27.

Ausübung des Retentions- und Pfandrechts auf der Waare durch den Frachtführer für seine eigenen Forderungen.

Der Frachtführer hat ein Retentions- und Pfandrecht auf der transportirten Waare für die Einbringung alles dessen, was ihm kraft des Transportvertrags über diese Waare gebührt, und insbesondere für die Bezahlung der Vorschüsse, die er zum Zwecke des Transportes geleistet hat.

Die Realisirung des Pfands kann nur auf Weisung der zuständigen Behörde und auf dem Wege öffentlicher Versteigerung oder auf einen Preisanschlag nach Expertenspruch stattfinden. Der Schuldner muß so weit thunlich von dem Verkaufsbefehl und vom Verkaufe selbst avisirt werden.

In keinem Falle ist der Frachtführer berechtigt, von der Waare, die er als Pfand in Händen hat, eine Magazinirungs- oder Wagenmieth-Gebühr von mehr als sechs Monaten zu beziehen. Diese Gebühr kann auch nicht höher sein, als der Verkaufserlös, abzüglich der privilegirten Unkosten.

## Art. 28 bis 31.

(Diese Artikel behalten die Redaktion der Kommissionsmehrheit.)

Ueber alle andern wesentlichen Punkte ist die Minderheit mit der Mehrheit einverstanden.

Sie benutzt diesen Anlaß, Sie der vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. September 1874.

**Numa Droz**, Ständerath,  
als zweite Minderheit.

Note. Die Minderheit macht ihre Vorbehalte in Bezug auf die französische Uebersetzung des Gesetzentwurfs, welche vor der Promulgation noch sorgfältig durchzusehen sein wird.



## Schreiben

des

Bundesrathes an Herrn Köchlin, Präsident der Kommission des Ständerathes zur Vorberathung des Gesetzentwurfes betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und anderen vom Bunde konzedirten Transportanstalten.

(Vom 29. September 1874.)

Tit.!

Das Eisenbahn- und Handelsdepartement hat uns das Schreiben vorgelegt, welches Sie ihm zu unsern Händen Namens der von Ihnen präsidirten ständeräthlichen Kommission mit dem Datum vom 17. d. M. zu übersenden die Ehre erwiesen. Sie stellen in demselben den Antrag, „es mögen die Rechtsverhältnisse des Personentransportes nachträglich noch im Sinne von § 19, Absatz 1, und §§ 25 und 26 des deutschen Entwurfes eines Reichseisenbahngesetzes auf dem Wege der Gesetzgebung geregelt und die als zweckmäßig befundenen Bestimmungen in das Gesetz über den Frachtverkehr oder besser „das Transportwesen“ überhaupt aufgenommen werden.“

**Bericht und Anträge einer zweiten Minderheit der ständeräthlichen Kommission über einige Punkte des Gesetzentwurfes, betreffend die Rechtsverhältnisse des Transports auf Eisenbahnen etc. (Vom 18. September 1874.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.10.1874
Date	
Data	
Seite	97-114
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 344

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.