

Der Handelsgärtner

Abonnementspreis

bei direktem Bezug vom Verlag:
für Deutschland, Oesterreich
und Luxemburg M. 5.— jährl.,
für das Ausland M. 8.— jährl.,
durch die Post oder den Buch-
handel M. 20.— jährlich.
Ausgabe jeden Freitag.

Handelszeitung für den deutschen Gartenbau

Begründet von Otto Thalacker. — Verlag: Thalacker & Schwarz, Leipzig, Weststr. 58.

Inserate

50 Pfennige für die vier-
gespaltene Nonpareille-Zeile,
auf dem Umschlag 40 Pfennige,
im Reklameteil M. 1.— für
die zweigespaltene 105 mm
breite Petit-Zeile.

Das Abonnement gilt fortlaufend u. kann nur durch Abbestellung 14 Tage vor Jahresschluß aufgehoben werden.

Beachtenswerte Artikel

in vorliegender Nummer:

Das Transportrisiko bei Verfrachtungen per Bahn.

Der Handelsgärtner als Staatsbürger. I. Der Handelsgärtner im Geldverkehr. (Fortsetzung.)

Die Erste Deutsche Gartenbauwoche in Bonn. II.

Einige dekorative, schönblühende Distelgewächse.

Der deutsche Gartenbauhandel im Mai 1912.

Volkswirtschaft, Rechtspflege, Vereine und Versammlungen, Ausstellungen, Kultur, Vermischtes, Handelskammerberichte, Fragekasten für Rechtssachen, für Pflanzenkrankheiten usw.

Das Transportrisiko bei Verfrachtungen per Bahn.

Die Exporteure unter den Handelsgärtnern haben ein Interesse daran, die Rechte und Pflichten zu kennen, die den Verkehr mit der Eisenbahn regeln. Im allgemeinen ist über dieses Thema nicht viel bekannt, so daß es als nützlich gelten kann, hier in Kürze die maßgebenden Gesichtspunkte einer Besprechung zu unterziehen. Wir benutzen dazu einen in der „Export-Revue“ veröffentlichten trefflichen Artikel.

Die Grundlage ist der § 84 der Eisenbahnverkehrsordnung, welcher folgenden Wortlaut hat:

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme der Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch das Verschulden oder eine von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, verursacht ist.

In das internationale Uebereinkommen ist Artikel 30 mit der gleichen Fassung aufgenommen.

Eine besondere Beachtung verdient die Bestimmung, daß bei „höherer Gewalt“ die Bahn nicht haftbar, also auch nicht ersatzpflichtig ist. Auch bei Bruch — insbesondere wenn die Emballage äußerlich keine Spuren einer Beschädigung trägt — ist es nicht möglich, die Eisenbahn zur Verantwortung zu ziehen. Es können sich aber aus diesen beiden Momenten heraus große Schäden ergeben, die dann von der Partei zu tragen wären, falls sie diese Risiken nicht gedeckt hätte. Hier tritt nun gewöhnlich der Spediteur in die Schranken.

Fast alle Speditionsfirmen haben

Pauschalpolice,

die jene Risiken decken, für die die Eisenbahn nicht aufkommt. Jene Kaufmannsfirmen also, die sich der Vermittlung eines Spediteurs nicht bedienen, werden wohl daran tun, sich eine derartige Pauschalpolice zu beschaffen.

Wir haben bei der Wiedergabe des § 84 das Wort „Ablieferung“ hervorgehoben; es ist nämlich von ausschlaggebender Bedeutung, bei Schadenfällen darüber informiert zu sein, was unter „Ablieferung“ zu verstehen ist. Wir geben hierzu vorerst dem bekannten Egerschen Kommentar das Wort. Dr. Eger äußert sich wie folgt:

Unter Ablieferung ist die unmittelbare reale Uebergabe des Gutes seitens der Eisenbahn an den Empfänger „von Hand zu Hand“ zu verstehen, doch ist der Begriff der Ablieferung hierauf nicht beschränkt. Die direkte körperliche Uebergabe an den Empfänger ist nicht unbedingt erforderlich. Es genügt auch, daß die Eisenbahn mit Wissen und Willen des Empfängers, die Gewahrsame des Gutes wieder aufgibt und letzteren in den Stand setzt, darüber zu verfügen. Aber die bloße Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes, die Aufforderung an denselben, das Gut abzuholen und die Auflösung des Frachtbriefes, überhaupt alle diejenigen Handlungen, welche bloß bezwecken, die Ablieferung vorzubereiten, können für sich allein nicht als Ablieferung gelten, noch eine solche ersetzen.

Ferner hat das Reichsgericht ausgesprochen (R.-G. 34, 261, 262):

Unter Ablieferung versteht man nur die an den Adressaten erfolgte Uebergabe des Gutes.

Welches sind nun die praktischen Ergebnisse?

Sendungen, die als Stückgut reisen, bzw. solche Sendungen, die im Eisenbahnschuppen nach Anlangen ausgeladen werden, also während der Lagerung am Bestimmungsort im Gewahrsam der Eisenbahnen bleiben, sind nur dann als „abgeliefert“ anzusehen, wenn die Kolli von Hand zu Hand dem Empfänger übergeben sind. Während der Lagerung im Eisenbahnschuppen — auch im Falle eventueller Ablieferungshindernisse — haftet die Bahn, natürlich im Sinne des § 84 E.-V.-O. Da nun die Pauschalpolice für die mit einem Risiko belasteten „Lücken“ der E.-V.-O. einspringt, so ergibt sich, daß bei dem soeben behandelten Fall E.-V.-O. und Pauschalpolice den Verfrachter vollkommen sichern. Anders liegen die Dinge für

Waren in Wagenladung.

Für diese besteht in der E.-V.-O. zwar keine besondere Bestimmung außer dem § 84, auch spricht sich Eger nicht im besonderen über die Wagenladungsgüter aus, man darf aber wohl Bezug nehmen auf die „vorbereitenden Handlungen“, insbesondere auf die „Auslösung“ des Frachtbriefes, und dem gegenüber speziell hervorzuheben, daß in der Praxis die Auffassung Platz greift, daß mit der Auslösung des Frachtbriefes die Ware zur Verfügung der Partei steht und damit diese in den Besitz des Adressaten übergeht, auch wenn die Ausladung durch Bahnorgane, aber für Rechnung und im Auftrage des Empfängers durchgeführt wird. Von dem Augenblick an, der Auslösung des Frachtbriefes also, sind die eisenbahnlichen Verpflichtungen nach § 84 erschöpft, auch die der Pauschalpolice.

Jeder Schaden nach der Frachtbriefauslösung geht zu Lasten der Partei, in welchem Sinne auch Gutachten verschiedener Handelskammern vorliegen. Die Gefahren für den exportierenden Händler, der Güter in Wagenladungen zum Versand bringt, sind also bedeutend, falls nicht am Bestimmungsort die Vermittlung eines Spediteurs benützt wird, in welchem Falle dieser die volle Verantwortung für die Ausladung des Waggons, Ausfolgung am Platze und für die Verschiffung der Güter trägt.