

Ueber das
Frachtwesen
und
Frachtfahrer-Recht.

§. 1.

Fracht, lateinisch Vectura, Portorium, französisch voiture, heißt überhaupt und im eigentlichen Verstande die Ladung, die man einem Fuhrmanne oder Schiffer, sie von einem Orte zum andern zu versühren, anvertrauet. Wenn durch eine Ladung ein Wagen oder Schiff völlig und ganz beladen ist, so nennt man es eine volle, eine ganze Fracht. Hingegen, wenn nicht so viele Güter zusammen kommen als man nöthig hat, so nennt man es halbe Fracht.

§. 2.

Das Wort Fracht, im eigentlichen Verstande genommen, theilt sich durch sich selbst in drey verschiedene Arten,

in Land,
in Wasser,
in Retour oder Rückfrachten.

Im uneigentlichen Verstande nennt man auch Fracht denjenigen Lohn, der einem Fuhr- oder Schiffmanne für die richtige Ablieferung der Waaren versprochen und wirklich behandelt worden ist; daher denn auch das Geschäft, da ein Fuhr- oder Schiffmann Waaren von einem Orte zum andern um einen bestimmten Lohn führet, bey ihnen „für Fracht fahren“
genen-

genennet wird. Das Wort *Fracht*, als Lohn genommen, ist in der kaufmännischen Sprache aber so gang und gebe, und so allgemein eingeführt, daß in allen Frachtbriefen und Connoissemens gewiß die Worte zu finden sind: „wo für die bedungene Fracht, oder in gewöhnlicher Fracht zu zahlen. — Hier wird also allemahl Fracht als Lohn genommen.

Man muß also wohl unterscheiden; *Fracht* geben heißt so viel als einem Ladung anvertrauen.

Fracht zahlen, den verdienten Lohn dafür auszuhändigen, oder noch besser, man verwandle das erste *Fracht* geben in das richtigere Ladung geben, und lasse dann das letztere in seinem allgemein angenommenen Cours.

§. 3.

Jemanden eine Waare übergeben, um sie an einen entfernten Ort zu bringen, heißt *versenden*. Derjenige, der die Waare zum überliefern übergibt, heißt *Versender*; der sie zu überliefern übernimmt, *Ueberlieferer*, *Frachtfahrer*; und dem sie überbracht wird, *Empfänger*. Die Ueberlieferungen der Waaren können zu Land (durch Frachtfahren) und zu Wasser (durch Schifffahrt) geschehen; im ersten Falle heißt der Ueberlieferer *Fuhrmann*, im andern *Schiffer*.

Der Lohn, der für die Ueberlieferung bezahlt wird, heißt *Fracht*, *Frachtgeld*, *Fuhr-, Schifflohn*; und der Vertrag, der zwischen dem Versender und dem Ueberlieferer ausgefertigt wird, bey dem Fuhrwesen *Frachtbrief*, und bey der Schifffahrt, *Connoissement*.

§. 4.

Bei dem Waarenversenden kommen in Ansehung der Geschäfte nur drey verschiedene Personen vor:

Der

Der Versender, der Ueberlieferer und der Empfänger.

Der Versender kann zugleich Verkäufer seyn oder nicht. Im letztern Falle kann er die Waare für Rechnung des Committenten eingekauft haben, oder sie kann ihm bloß zugesandt worden seyn, mit dem Auftrage, dieselbe weiter zu befördern. In diesem letztern Falle wird der Versender *Spediteur* genannt.

§. 5.

Die Absicht des Versenders ist, daß die Waare unbeschädigt, in der kürzesten Zeit, mit der geringsten Gefahr und zu der wohlfeilsten Fracht (Frachtlohn) überliefert werde; er muß daher die Waare gut und dauerhaft gepackt, einem rechtschaffenen und wohlhabenden Fuhrmann oder Schiffer übergeben, damit er nicht nur gewiß seyn kann, daß sie nicht angegriffen oder leichtsinnig behandelt werde; sondern damit er sich auch im Falle einer entstandenen Beschädigung oder eines gänzlichen Verlustes an ihn halten könne. In Städten, wo von der Obrigkeit ordentliche Frachtämter errichtet sind, ist hierin weniger Vorsicht nöthig.

§. 6.

In dem wegen der Ueberlieferung auszufertigenden Vertrage (Frachtbrief, Connoissement) muß der Versender alles genau bestimmen, damit nichts unbestimmt und willkürlich bleibe und zu Unannehmlichkeiten Anlaß gebe: Es muß daher a) die Zahl, (Stücke) Maß, Gewicht der zu überliefernden Waaren; b) die Benennung der Waaren, in so ferne dieß erforderlich ist; es sey der eigene oder Gattungsnahme, darinn ausgedrückt seyn. Der Frachtbrief muß auch c) die besondere Bezeichnung (Stignatur) der Stücke, um sie unter mehreren heraus finden zu können, d) die
Fracht

Fracht für den ganzen Weg, oder für einen Theil desselben, für das Ganze der Waare, oder für ein Theil des Gewichts oder Maasses (Zentner, Schiffspfund, Ohm u. s. w.) oder, wenn die Fracht bezahlt worden; daß sie franco zu liefern sey.

e) Die Geldsorte, in welcher die Fracht zu bezahlen ist.

f) Wem die Staatsabgaben auf dem Wege als Zölle, Mauthen u. s. w. zur Last fallen.

g) Den Weg, den der Frachtfahrer zu machen hat.

h) Die Zeit, innerhalb welcher die Waare überliefert werden soll.

i) Den Ort der Ueberlieferung, oder des Empfängers und den Namen desselben enthalten.

§. 7.

Der Versender hat dem Frachtfahrer die erforderlichen Documente, als Mauthbriefe, Attestate, Declarationen, Pässe u. s. w. zu geben, die wohlfeilste Fracht zu bedingen, und die Waare, wo es nöthig ist, für das zu erklären, was sie ist, um den Fuhrmann in keine Unannehmlichkeit oder Kosten zu setzen. Er hat auch durch die Briefpost von der geschehenen Versendung dem Eigenthümer, und dem, an den er sie sendet, Nachricht (Avis) zu geben, und zu bemerken, was, wenn, durch wem, zu welcher Fracht und andern Bedingungen er die Waaren versendet habe.

§. 8.

Der Frachtfahrer hat darauf zu sehen; daß er:

1.) die Waare in gutem Zustande und zwar so gepackt erhalte, daß sie im Stande ist, die längere oder kürzere Reise ohne Gefahr auszuhalten;

2.)

2.) Die einzelnen Stücke so aufeinander und zusammen zu verladen, wie es die Schwere und Beschaffenheit derselben erfordert. Sie vor Mäße, Friction u. s. w. zu schützen, von Zeit zu Zeit nachzusehen, und entstehende Beschädigungen zu repariren.

3.) Die Waaren selbst zu überliefern, nicht auf dem Wege einem andern zum Transport zu übergeben, denn jenes ist, wenn nicht ausdrücklicher, doch stillschweigender Wille des Versenders.

4.) Er muß die Wege, die Verordnungen, Landesgesetze der Zwischenorte, die er zu passiren hat, kennen, die zu entrichtenden Abgaben wissen, um keine Gefahr zu laufen.

5.) Er muß sich die erforderlichen Documente (Frachtbrieife, Connoissements, Attestate, Pässe, Declarationen, Wagscheine, Certificate u. s. w.) für sich und seine Frachtgüter geben lassen.

§. 9.

Der Empfänger der Waaren, er sey Eigenthümer (Commissionär) oder fernerer Versender (Expéditeur) hat zu wissen:

1.) Was, wie viel, durch wen, unter welchen Bedingungen er etwas zu empfangen habe. Dieß erfährt er theils durch den vorangegangenen Brief des Versenders (Rechnung, Faktura, Aviso) theils durch die von dem Fuhrmann mitgebrachten Documente.

2.) Er hat darauf zu sehen, daß er dasselbe, nach allen äußern Bestimmungen, Faß, Ballen, 2c. Zeichen, Gewicht, Maß, Zahl u. dgl. und zwar unbeschädigt erhalte.

3.) Er hat dem Ueberlieferer die bedungene Fracht, und was ihm sonst nach Uebereinkunft oder gesetzlich

zukommt, zu bezahlen. Ist keine Fracht bedungen worden, so zahlt er die gewöhnliche.

4.) Wird die Waare nicht ganz, entweder der Zahl, dem Maße, dem Gewichte nach, oder beschädigt geliefert: so hat der Empfänger von dem Frachtfahrer als Ueberlieferer in so fern derselbe für den Abgang oder für die Beschädigung verantwortlich ist, Entschädigung zu fordern. Ja, wenn der Empfänger nicht Eigenthümer der Waare, sondern blos Expeditur ist, so hat er hierin sehr genau und nach den strengsten Rechten zu verfahren, um sich von seinen Committenten keine Verantwortung zuzuziehen. Er muß daher, wenn die Waare nicht ganz mit der Angabe der Documente übereinstimmt, oder diese unbestimmt sind, und der Empfänger zweifelt, ob sich alles richtig befinde, lieber die Fracht zurückzuhalten, oder sich sonst Sicherheit leisten lassen, bis er Nachricht vom Committenten, oder Absender eingeholt hat, oder die Sache zu seiner Rechtfertigung auf eine gerichtliche Entscheidung antragen.

§. 10.

Nicht immer hat man Gelegenheit, Waaren von einem Orte zu dem andern durch einen und denselben Frachtfahrer zu übersenden, theils fährt derselbe nicht ganz dahin, entweder weil er keine volle Ladung auf den Bestimmungsort der Waaren haben kann, sondern nur auf dazwischen oder nebenliegende Orte, oder weil er zurück keine Fracht zu erwarten hat, theils weil ihm auch die directe Fracht von einem Orte zu dem andern obrigkeitlich untersagt ist, oder weil ein Theil des Weges zu Wasser, der andere zu Land gemacht werden kann, oder muß.

§. 11.

In diesem Falle nun, wenn ein Frachtfahrer von einem Orte zu dem andern nicht ganz fährt, übergiebt man es ihm nur bis zu diesem Zwischenorte, und die weitere Beförderung an den Ort der Bestimmung kann dann auf dreyerley Arten geschehen: entweder der Frachtfahrer sorgt selbst dafür, und übergiebt die Waare einem andern Fuhrmann dahin, in welchem Falle der Frachtbrief gleich für den Bestimmungsort ausgestellt und an den Eigenthümer adressirt seyn kann, und die Fracht kann ebenfalls für die ganze Reise mit den ersten Frachtfahrer bedungen worden seyn, so daß er sich selbst mit dem andern zu berechnen hat, oder sie kann nur bis zu diesem Zwischenort bedungen werden, und dann dem Empfänger am Bestimmungsorte überlassen seyn, sich mit dem zweyten Frachtfahrer in Ansehung der zweyten Fracht abzufinden, oder der Frachtfahrer übergiebt die Waare einer öffentlichen Anstalt, z. B. Wag-Zoll-Mauthamte, die sie dann einem übergiebt, oder da sich diese selten mit Beförderungen befassen, und beyde Arten zur weitem Beförderung anzuwenden überhaupt gar nicht rathsam sind, so hat der Frachtfahrer sie meistens einer Privatperson zu übergeben, an welche auch nur die Documente lauten, und die die Weiterbeförderung nach dem Auftrage des Versenders übernimmt. Diese Zwischenversendung (Weiterbeförderung) heißt *Spedition*.

§. 12.

Der *Expéditeur* tritt nun in des Absenders und Empfängers Stelle zugleich, und hat beyder Pflichten und Geschäfte auf sich, und gegenseitige Verbindlichkeit gegen den, der ihm die Waare sendet, und gegen den, dem er sie senden soll.

Als Empfänger hat er, wie oben bemerkt worden, darauf zu sehen:

1.) Daß er das empfangene, was er empfangen soll, und zwar, da ihm der Inhalt der Stücke selten bekannt wird, er denselben auch nicht, als fremdes Eigenthum, untersuchen darf, nur nach den äussern Merkmalen, als Stücke, Kisten, Faß, Ballen, Zeichen und Numer, Gewicht, Zahl etc.

2.) Daß er es unbeschädigt empfangt. Die Verletzungen betreffen die Hülle, den Umschlag, das Gefäße, in so ferne die Waare dadurch Schaden gelitten hat, und die Mäße, in so weit es Pflicht des Frachtfahrers war, sie abzuhalten. Für innere Beschädigung der Waaren, in so ferne sie nicht durch Mäße von aussen erfolgte, ist derselbe, wenn keine äußere Verletzung des Gefäßes statt findet, woher sie hätte entstehen können, nicht verantwortlich.

3.) Findet sich eine Beschädigung oder sonst ein Zweifel der richtigen Lieferung, oder Gewichtsabgang, und es läßt sich die Größe desselben nicht bestimmen, so hat der Expéditeur sich, bis zur Ausmittlung desselben, von dem Frachtfahrer Sicherheit, wegen möglicher zu fordern habender Entschädigung, leisten zu lassen, oder das Frachtgeld ganz oder Theilweise, so weit er es hinreichend glaubt, zurück zu behalten, und von dem Versender oder Eigenthümer Nachricht einzuhohlen, oder auch mit Zuziehung des Frachtfahrers und erforderlichen Zeugen, den Inhalt zu untersuchen.

4.) Finden sich Differenzen mit dem Frachtfahrer, und er befürchtet bey gütlicher Uebereinkunft mit demselben mögliche Unzufriedenheit vom Absender oder Empfänger, so frage er es, zumahl wenn es ohne

viele Umstände und Kosten zu bewirken ist, zu seiner Sicherheit, auf eine gerichtliche Entscheidung an.

5.) Wenn der Frachtfahrer seine Verbindlichkeit erfüllt, die Waare im guten Zustande, zur gehörigen Zeit und überhaupt nach Vorschrift und Pflicht geliefert hat, und wenn die Waare nicht Frachtfrey (Franco) zu liefern war, so muß er auch die feintige erfüllen, dem Frachtfahrer die bedungene Fracht und genöthlichen Auslagen, als Zölle, Mauthen, in so ferne sie nicht im Frachtpreise mitbegriffen sind, bezahlen, auch den übrigen Aufwand zur Erhaltung derselben z. B. Reparaturen u. s. w. ersetzen.

§. 13.

Als Versender hat der Expéditeur darauf zu sehen, daß er

1.) die Waare, bis zur Wiederversendung, in guter sicherer Verwahrung halte.

2.) Sie wieder in gutem Stande zum fernern Transport setze, also die erforderlichen Reparaturen an den Gefäßen vornehmen lasse.

3.) Sie sobald als möglich durch einen sichern Frachtfahrer, mit Bedingung der möglich = niedrigsten Fracht und der kürzesten Lieferzeit, an den vorgeschriebenen Ort weiter befördere und demselben die erforderlichen Documente (Frachtbriefe) zustelle.

4.) Diese Weiterbeförderung, mit Anzeige der versandten Stücke, ihrer Zeichen, Gewichte u. s. w. des Namens des Frachtfahrers, und der mit ihm übereingekommenen Bedingungen zc., dem, der sie von dem Frachtfahrer zu empfangen hat, bey Zeiten in einem Avisobrief anzeige, und ihm den Willen dessen, von dem er sie empfing, bekannt mache.

g.) Seine Auslagen und seine Provision nach Vorschrift sich vergüten lasse, oder wenn ihm diese mangelt, dem ferneren Empfänger selbe verrechne u. s. w.

§. 14.

Der Vertrag, den der Versender mit dem Frachtfahrer schließt, eine bestimmte Sache oder Waare für eine übereingekommene Belohnung, an einen angegebenen Ort zu überliefern, heißt Frachtvertrag (*contractus Locationis conductionis operarum*) und die Gesetze, die sich auf die rechtlichen Verhältnisse zwischen diesen Personen beziehen, Frachtfahrerrechte. Das über einen solchen Vertrag ausgefertigte Instrument ist der Frachtbrief oder das Connoissement.

§. 15.

Die Bestandtheile eines solchen Vertrages sind: Der Absender am Orte der Ladung, der Empfänger am Orte der Abladung, am Ueberlieferungs-orte, der Frachtfahrer. Das Object des Vertrags die zu überliefernde Waare; die Ueberlieferungsgebühr das Frachtgeld, und die stillschweigend oder ausdrücklich vorgeschriebene Zeit zur Ueberlieferung, oder überhaupt die Frachtbedingungen.

§. 16.

Der Frachtfahrer macht sich verbindlich, eine Waare für eine bestimmte Belohnung an einen vorgeschriebenen Ort zu liefern. Er hat daher die Pflicht:

1.) Die Waare in der Quantität und Qualität zu liefern, wie er sie empfangen hat. Um die Quantität zu liefern, hat er dafür zu sorgen, daß nichts

entz

wendet oder verlohren werde; um die Qualität zu liefern ist er verbunden, sie vor Verfälschung und Verderben zu bewahren. Er ist daher bey'm Auf- und Ab-laden, während der Fracht und bey'm Uebernachten zur höchsten Sorgfalt verpflichtet.

2) Er hat daher bey der Aufnahme und Ladung der Waaren die höchste Sorgfalt anzuwenden, daß keine Waaren zusammen kommen, die einander beschädigen können, (z. B. schwere auf leicht zerbrechliche, flüssige auf leicht verderbliche, z. B. Oehl- oder Weinfässer auf Kisten oder Ballen mit Seidenwaaren etc.) Er hat während der Fahrt alle Sorgfalt darauf zu wenden, daß sie sicher geschehe; gute und sichere Wege zu wählen; von Anhöhen herab den Radschub einzulegen; den Wagen hinlänglich mit Stroh zu belegen und zu bedecken, um Sonnenschein und Nässe abzuhalten und Frictionen zu verhindern; sich keinem Gewitter auszusetzen; Fässer mit Flüssigkeiten öfters mit Wasser zu begießen; nicht zur Nachtzeit bey gefallenem Schnee zu fahren; die Zollstätte nicht zu überfahren, noch verbotene Wege zu wählen; offenbar unsichere Gegenden nicht oder nicht allein zu befahren; wissentlich keine Contrebande mit andern Gütern aufzunehmen; bey'm Uebernachten seinen Wagen bewachen zu lassen; sich in keine Wasserfluten, auf gefrorene Flüsse, etc. zu wagen; zur Kriegszeit dem annähernden Feinde, wenn er davon Nachricht hat, auszuweichen, liegen zu bleiben oder zurückzufahren; seinen Wagen in Hinsicht auf den Wagen und Vorspann nicht zu überladen.

Diese hier angeführten Forderungen sind nun zwar mehr Forderungen der Klugheit für den Frachtfahrer als Forderungen des Rechts von dem Absender und Empfänger, da diese von ihm nur verlangen können, daß die ihm übergebene Waare zu rechter Zeit,
unbe-

unbeschränkt und unverringert überliefert werde, und es dem Frachtfahrer zu überlassen haben, wie er dieses möglich mache. Allein da der Frachtfahrer nicht für allen Schaden und Verlust zu stehen hat, sondern nur für den durch sein Verschulden veranlaßten (nicht casum, sondern nur culpam levissimam) zu ersetzen hat, so kann es Fälle geben, für welche bewiesen werden muß, ob er jene Forderungen erfüllt oder vernachlässiget habe, um daraus bestimmen zu können, ob er im gegebenen Falle verantwortlich ist oder nicht.

3) Ist er verpflichtet, die Waare zu rechter Zeit an den bestimmten Ort zu liefern.

Ist die Lieferungszeit vorgeschrieben, so ist sie dadurch bestimmt, und der Frachtfahrer erfüllt nur dann erst seinen Vertrag, wenn er diese Bedingung geleistet hat.

Ist die Lieferungszeit nicht ausdrücklich bestimmt, so ist die gewöhnliche Fahrzeit als stillschweigende Bedingung anzunehmen; denn, wenn der Frachtfahrer einen Frachtvertrag eingetret; wenn er die Waare und den Frachtbrief vom Versender in Empfang nimmt, so ist anzunehmen, daß der Frachtfahrer an den Ablieferungsort fahren will, und daß der Versender erwartet, daß dieß nach der Uebernahme des Frachtgutes und ohne sich auf dem Wege aufzuhalten, geschehe. Die gewöhnliche Zeit der Ueberlieferung ist daher immer stillschweigende Bedingung.

4) Ist er verbunden, die Ueberlieferung selbst zu übernehmen und nicht wieder mit einem andern einen Vertrag deswegen zu schließen; denn da es dem Versender nicht gleichgültig seyn kann, wem er sein Eigenthum anvertrauet; da es ihm in manchen Fällen, auch in Ansehung der Nachricht, die er dem Empfänger am Bestimmungsorte zu geben hat, wichtig und erforderlich ist, daß beyde in der Person des Frachtfahrers

fahrers nicht getäuscht werden, so ist die eigene Uebernahme des Transports als stillschweigende Bedingung anzusehen.

5) Hat der Frachtfahrer diese Forderungen nicht genau erfüllt, so muß er, wie angegeben werden wird, den Absender oder Empfänger entschädigen, (alle gradus culpæ prästiren)

6) Der Frachtfahrer hat mit dem Absender contrahirt, und ist also dem zunächst verbindlich und hat seinen Vorschriften nachzukommen. Trifft nun dieser mit den Waaren andere Verfügungen; will er, daß sie andern Personen an andern Orten abgegeben werden, so hat der Frachtfahrer die Pflicht dieser Vorschrift nachzukommen; doch kann er Ersatz der Unkosten, Verschämmniß u. d. gl., die ihm daraus entstehen, fordern.

§. 17.

Der Frachtfahrer hat dagegen das Recht:

1) Von dem Versender zu fordern, daß er ihm die Waare so gepackt übergebe, daß sie den Transport ohne gewaltsame Behandlung unbeschädigt aushalten kann; daß er also im Verhältniß zur Masse des Inhalts und der Weite und Beschaffenheit des Weges dauerhafte gute Gefäße nehme, gut emballiren lasse, u. s. w.

2) Daß ihn der Versender in Ansehung des Inhalts der Frachtsstücke nicht hintergehe, z. B. Schießpulver, Nitriolölz. u. d. gl., oder verbotene Waare unter einem falschen Nahmen oder ohne Anzeige gebe. Geschieht dieses, so hat er

3) Das Recht, von demselben Schadenersatz in Ansehung der andern beschädigten Waaren des Aufenthaltes, der Verschämmniß, Vergütung der Strafge-
der u. s. w. zu fordern.

4) Das Recht, die Güter, Frachtbriefe etc. zur rechten Zeit ausgeliefert zu verlangen, damit er im Laden und Abfahren nicht aufgehalten werde. Ferner

5) daß er in Hinsicht des Gewichts nicht hintergangen werde, daß man ihm nicht mehr gebe, als im Frachtbriefe verzeichnet ist und wofür er den Frachtlohn erhalten soll.

6) Endlich nach richtiger Lieferung die Fracht ohne Abzug zu fordern und im Falle der Verweigerung, sich

7) an das Frachtgut zu halten (das Retenzionsrecht auszuüben).

8) Will der Empfänger die Fracht nicht bezahlen, entweder weil sie ihm zu hoch bedungen ist, oder weil er vorgibt, keinen Auftrag zur Zusendung nach seinem Orte, wo er die Waare etwa nicht brauchen kann, gegeben zu haben; so nimmt er die Waare entweder an oder verweigert die Annahme. Im ersten Falle kann er die Fracht mit Recht fordern; im andern das Gut an einem öffentlichen oder andern sichern Orte auf Kosten des Versenders niederlegen, auch die Fracht darauf sich bezahlen und dem Versender Nachricht davon geben lassen. Oder er läßt die Verweigerung der Annahme attestiren und hält sich wegen des Frachtlorns an den Versender.

9) Sind es Güter, die weit gehen, und der Expéditeur verweigert die Annahme, so kann er sie einem andern übergeben.

10) Finden sich auf dem Wege Hindernisse, Gefahren etc. so kann er abladen und die Waaren an einen andern sichern Ort bringen lassen.

§. 18.

Der Absender, der mit dem Frachtfahrer, verbindlich für den Empfänger, den Frachtvertrag schließt, tritt

tritt in ein zweyfaches Verhältniß: in eines zu dem Frachtfahrer, in eines zu dem Empfänger. In Ansehung des Empfängers muß er das Recht haben, einen solchen Vertrag schließen zu können, der diesen verbindlich macht; in Ansehung des Frachtfahrers ist er verpflichtet den Vertrag zu erfüllen, im Falle der Empfänger die Erfüllung verweigern sollte.

§. 19.

Seine Pflichten gegen den Frachtfahrer, die zum Theil oben berührt wurden, sind folgende:

1) Daß er ihm die Frachtgüter, wie sich der Kaufmann ausdrückt, gut conditionirt übergebe; denn wenn z. B. unter einer Emballage eine zerbrechliche oder leicht zu beschädigende Waare in eine ganz dünne Kiste gepackt ist, und sie wird zerdrückt und dadurch die Waare beschädigt, so ist der Ueberlieferer nicht wohl in Anspruch zu nehmen; es sey dann, daß er ausdrücklich davon benachrichtiget war.

2) Daß er ihm, ohne sein Wissen, keine verbotene und gefährliche Waare gebe, und ihm bey zerbrechlichen und verderblichen Sachen die nöthige Vorsicht empfehle. Sollen Frachtstücke in einer gewissen Lage erhalten werden, so ist zu bemerken, welcher Theil oben zu stehen kommen soll; durch darauf gezeichnete *Bouteillen*, u. s. w. daß es zerbrechliche Sachen enthalte, und damit behutsam umgegangen werden soll.

§. 20.

Dagegen hat er von dem Frachtfahrer, wie gleichfalls schon aus dem gesagten folgt, zu fordern, daß er zur rechten Zeit ankomme, alle Sorgfalt auf die Güter verwende, sie vor Nässe, Schüge, die nöthigen Reparaturen und andere Erhaltungsmittel anwende, sie keiner Gefahr aussetze, den Transport an
frei-

keinen andern übertrage, nichts entwende und entwenden lasse etc. —

§. 21.

Der Empfänger eines Frachtgutes ist entweder Eigenthümer der Waare und hat dieselbe zu seinem Gebrauche kommen lassen, oder er hat sie weiter zu versenden, ist bloßer Spediteur. Im ersten Falle steht er bloß in Ansehung der überlieferten Waare mit dem Fuhrmanne im Verhältniß; im andern hat er besondere Pflichten gegen den Absender und gegen den nächsten Empfänger, er sey wieder Spediteur oder Eigenthümer.

§. 22.

Ist er Eigenthümer der Waare, so kann er das Frachtstück sogleich von außen und innen untersuchen; er kann es öffnen, auspacken lassen u. s. w. Als Spediteur aber kann er dieß nur etwa bey äußerer sichtbarer Verletzung, bey einem gefundenen Gewichtsabgang u. s. w. Auch entscheidet eine solche Untersuchung oft nicht viel, weil dem Spediteur die Rechnung über den Inhalt fehlt, und ihm daher das Gewicht, die Zahl der Stücke, Qualität u. d. gl. unbekannt sind.

§. 23.

Der Frachtvertrag wird in beyden Fällen durch die Ueberlieferung der Waaren an den Empfänger, von Seiten des Frachtfahrers und durch die Bezahlung der Fracht von Seiten des Empfängers erfüllt. Der Empfänger hat daher die Pflicht:

1) Das Frachtgut sogleich zu untersuchen. Die Untersuchung erstreckt sich auf die äußere Beschaffenheit des Frachtstückes, z. B. ob die Gefäße nicht beschädiget oder angebohrt sind; ob sich keine Spuren einer vorgegangenen Eröffnung zeigen; ob das Gewicht
richtig

richtig ist: theils, wenn er Eigenthümer ist, auf den innern Zustand der Beschaffenheit der Waare: ob dieselbe nicht verfälscht, vermindert, mit Wasser und andern Dingen zur Ersetzung des Gewichts und Ausfüllung des Raumes vermengt ist.

2) Findet sich nun ein Abgang am Gewicht, eine Beschädigung oder Verfälschung, so hat der Empfänger dieß zu beweisen. Um dieß zu können hat er daher einen rechtsgültigen Zeugen herbey zu rufen. Waarenmähler oder beeidigte Kunstverständige sind, wenn es seyn kann, zu wählen. Er hat daher auch nichts weiter als die Beschädigung zu erweisen, und den Beweis der Entstehung derselben, ob durch Zufall, Nachlässigkeit, Verscheln, die den Frachtfahrer von der Verantwortlichkeit befreien kann oder nicht, demselben zu überlassen.

3) Hat der Empfänger die Waare richtig gefunden, und ist sie in der vorgeschriebenen oder gewöhnlichen Zeit geliefert worden, so ist derselbe verbunden, den im Frachtbriefe bemerkten Lohn u. s. w. sogleich und ohne allen Abzug in bestimmten Gelde zu bezahlen.

Da in dem Frachtbriefe ohnehin schon steht, daß, nach zu rechter Zeit geschehener unbeschädigter Lieferung die Fracht erst bezahlt werden soll, und da die Bezahlung der Fracht den Vertrag erfüllt und endiget; so folget aus der Bezahlung der Fracht die gänzliche Erfüllung des Vertrags von Seiten des Frachtfahrers und die Begebung aller Ansprüche an denselben; es sey denn, daß der Empfänger bey Bezahlung der Fracht sich die Untersuchung der Waare ausdrücklich vorbehalten habe.

Hat der Empfänger die Waare franco zu empfangen, so muß er dem Frachtfahrer einen Lieferungsschein geben, im Fall der Absender erst nach geschehener Lieferung die Fracht bezahlen will.

§. 24.

Die Rechte des Empfängers gegen den Frachtfahrer sind nun folgende:

1) Kann er unbeschädigte und unverringte und zu rechter Zeit erfolgte Lieferung verlangen.

2) Kann er außerdem die Annahme der Waare, sie mag ihm gehören oder zu spediren seyn, verweigern; und eben so darf er

3) in diesem Falle, aber auch nur in diesem Falle, die Fracht nicht bezahlen.

4) Kann derselbe Schadenersatz, sowohl wegen verspäteter Lieferung, als wegen Beschädigung der Waare u. s. w. fordern.

§. 25.

Die unendlichen Modificationen und Combinationen der Fälle; die Schwierigkeit, die Ursachen derselben, wenn und in welchem Maße sie diesem oder jenem zuzurechnen sind, aufzufinden, macht die Anwendung der bestimmtesten Gesetze höchst schwer und mühsam.

So leicht es nun auch gesagt ist: der Frachtfahrer hat nach richtiger Lieferung die Fracht zu fordern, und dem Empfänger den verschuldeten Schaden zu ersetzen, so schwer ist es in einzelnen Fällen die Beschädigung selbst und deren zu vergütende Größe auszumitteln und zu bestimmen, ob mit Zuziehung aller Umstände der eine oder der andere ganz oder zum Theil verantwortlich sey. Hat es auch damit keine so große Schwierigkeit, so ist dann wieder das Formale des Rechts der Proceß sehr verwickelt, und erfordert die höchste Vorsicht, um nicht durch kleine Versehen, durch einen unschicklich gewählten Klagegrund, beim evidentesten Rechte, Unrecht zu erhalten, oder mit der Klage abgewiesen zu werden.

§. 26.

Der Frachtfahrer ist zur höchsten Sorgfalt verbunden und haftet daher für allen Schaden, der aus Nachlässigkeit, aus Verwegenheit entsteht. Er haftet ferner für allen Schaden aus Unkunde seines Dienstes und endlich für den vorsätzlich zugefügten; er hat, wie die Gesetzgebung sich ausdrückt, alle gradus culpæ zu prästiren.

Dagegen aber ist er nicht verantwortlich und zu keinem Ersatz verbunden, für alle Zufälle, die die Ladung treffen, in so fern sie von seinem Fleiße, von der Kenntniß und Rechtschaffenheit, so weit sie von ihm gefordert werden können, nicht zu verhindern waren. Solche Fälle, die die menschliche Einsicht nicht vorhersehen und verhüten kann, werden in den Rechten durch Zufall (casus) bezeichnet.

§. 27.

Wir wollen nun die Fälle aufstellen, in welchen der Frachtfahrer für die Beschädigungen verantwortlich ist.

Der Uebergang der Gefahr auf den Frachtfahrer hebt an, indem er die Waare vom Versender übernimmt oder abholt. Da die Personen, die die Frachtgüter von dem Versender übernehmen, als in seinem Dienste befindlich angesehen werden, so ist er also verbunden

1) allen Schaden, den diese beim Abholen der Waare durch ihr Versehen zufügen, zu ersetzen. Fällt z. B. das Frachtgut während des Ausladens von der Leiter, während des Fahrens vom Wagen, so ist derselbe für den Schaden verantwortlich und hat nur den Regreß an seine Leute. Zerbricht während des Aufdrehens die Leiter, die der Absender dazu hergab; zerreißt etwas am Krähne, so fällt der Schaden dem Absender

der zur Last, weil dieser für bessere Werkzeuge hätte sorgen sollen; zerbricht der Wagen, so ersetzt den Schaden an der Waare der Fuhrmann aus eben dem Grunde.

Hier findet die Rechtsregel ihre Anwendung: Wer den Schaden veranlaßt, der hat ihn zu tragen.

Zerbricht ohne gewaltsame Verletzung und Erschütterung das Gefäß, springt der Boden des Fasses auf, so fällt der Nachtheil dem Absender zur Last, um so mehr, wenn die Schwäche des Gefäßes, die nachlässige Verschließung einleuchtend ist. Auch hat derselbe dem Frachtfahrer Versäumniß und Beschädigungen zu vergüten.

2) Eben so ist er verantwortlich bey Beschädigungen durchs Laden des Fahrzeuges; z. B. wenn er schwere Stücke auf leichte, zerbrechliche, flüssige auf trockene Frachtstücke legt, in so ferne jene auslaufen und diese beschädigen. Unverantwortlich aber ist er, wenn ihm der Inhalt eines Stücks mit einer leicht beschädigenden, gefährlichen Waare unbekannt ist, und selbe andere beschädiget; z. B. wenn ihm eine Kiste mit Scheidewasser, Vitriolöl u. d. gl. ohne Anzeige des Inhalts und ohne äußere Zeichen übergeben wird, und er legt sie auf eine Kiste mit seidenen Waaren etc. und ein Glas läuft aus und beschädiget diese. Der Absender hat allerdings hier den durch seine Nachlässigkeit in der Angabe verursachten Schaden zu erstatten.

3.) Der Frachtfahrer haftet ferner fürs Verlorengehen und für Diebstahl; nur nicht für Raub und gewaltsamen Einbruch. Er ist zur höchsten Sorgfalt verpflichtet, und das Sichern der Güter gegen den Diebstahl als der größten Beschädigung für den Eigenthümer, ist gewiß als eine der ersten Pflichten zu betrachten. Es liegt ihm daher ob, bey Tage genau acht zu geben, daß nichts verloren gehe, oder gestohlen

len werde, und bey Nacht seinen Wagen bewachen oder einschließen zu lassen. Geschieht dann ein gewaltsamer Einbruch; wird der Wächter oder der Fuhrmann auf offener Strasse überfallen und die Waare gewaltthätig geraubt, so ist er außer Verantwortung und den Verlust haben die Eigenthümer der Waare zu tragen. Aber dieses Factum hat der Fuhrmann zu erweisen. Er muß von der Ortsobrigkeit darüber ein Protokoll aufnehmen, und sich eine vidimirte Abschrift geben, oder sich sonst ein gültiges Zeugniß ausstellen lassen, oder wenigstens die Möglichkeit dazu vorbereiten. Ist er auf dem Wege angefallen worden, so hat er die ersten, die ihm begegnen, von dem Vorfalle zu unterrichten, ihnen die etwa vorhandenen Merkmale von der Gewaltthätigkeit u. d. gl. zu zeigen, und ihre Namen zur erforderlichen Zeugschaft anzumerken; im ersten Orte aber die erforderliche Anzeige bey Richterc. zu machen, und zu beweisen, daß er im nächsten Orte die Waaren, oder den Wagen in gutem und vollem Zustande hatte.

4) Eben so ist er verantwortlich für Verletzungen aus Muthwillen oder Rache eines dritten, in so ferne er sie hätte abwenden können, oder selbst die Veranlassung dazu gegeben hat. Verantwortlich ist er auch, wenn er wußte, daß die Gegend unsicher ist, wenn er gewarnt wurde, oder wenn er gar von der Heerstrasse abwich.

5) Unter die Beschädigungen der Fracht, für welche der Ueberlieferer keine Entschädigung zu leisten hat, gehören ferner Ungewitter, Wolkenbrüche, Wetterstrahl, Anschwällen der Bäche und Flüsse, Feuer u. s. w. In allen diesen Fällen hat er aber zu beweisen,

E c

daß

daß er nicht muthwillig die Fracht in Gefahr setzte, und kein Sicherheitsmittel zu veranstalten vermißend war. Hat er sich aber muthwillig in Gefahr gewagt, z. B. bey herannahendem schweren Gewitter, der ihm vorgestellten Gefahr ungeachtet, gefahren; sich bey einfallendem Thauwetter, schwachem Eis, über Flüsse gewagt, und die Ladung ins Wasser geworfen u. d. gl. so hat er allerdings den Schaden, der daraus entstand, zu vergüten. Hat er bey seinem mit Stroh bedeckten Wagen, bey starkem Winde, Taback geraucht, und ist der Wagen dadurch wahrscheinlich in Brand gerathen zc. so ist er abermahl in culpa.

6) Für Kriegsgefahr, wenn der Fuhrmann nicht muthwillig sich hineinwagt, ist derselbe auch nicht verantwortlich. Werden die Güter geraubt, oder dem Fuhrmanne seine Pferde abgespannt, und der Wagen dem Schicksale überlassen, ohne daß ihn der Fuhrmann in Sicherheit bringen kann, so haben die Eigenthümer der Ladung den Verlust zu tragen. Ist er durch militärische Dispositionen gezwungen, einen Umweg zu nehmen, unterwegs abzuladen, oder mit der Fracht zurückzufahren, so ist ihm dieß nicht nur erlaubt, sondern er ist sogar dazu, als Mittel zur Sicherstellung der Waaren, verbunden.

Während des französischen Kriegs sind solche Fälle häufig vorgekommen, und dem Fuhrmanne die Fracht, so weit er mit der Waare kam, und die Retourfracht, wenn er sie wieder zurückbrachte, von manchen Gerichten zugesprochen worden; von andern aber nur die Hinfracht.

Die Verhinderung der Fahrt ist Zufall, an welchem Absender und Frachtfahrer keinen Antheil haben. Jener hat den Nachtheil daraus, daß er nun seine Waaren wieder zurück erhält, die der Käufer vielleicht später nicht mehr brauchen kann; oder, wenn er sie auch später noch nimmt, doch etwa innerhalb dieser Zeit das mehrfache gebraucht hätte. Es ist also in jedem Falle Verlust für ihn. Dieser Verlust wird nun durch die Bezahlung der Hin- und Rückfracht vermehrt.

7) Wird der Fuhrmann auf der Reise obrigkeitlich angehalten, und es entsteht daraus ein Nachtheil für Jemand, so hat der Schuldige die Vergütung zu leisten. Defraudirt der Fuhrmann den Zoll, die Mauth etc., so ist er für die Folgen verantwortlich; sind ihm ohne sein Wissen verbotene Waaren übergeben, oder unrichtig declarirt worden, so entschädiget ihn der Absender; mußte der Fuhrmann darum, und er behielt sich nicht Schadenerstattung im unglücklichen Falle bevor, so trägt jeder seinen Antheil.

Zollbeamten haben sich immer an den Schuldigen Theil zu halten, z. B. bey Zolldefraudationen u. d. gl. an den Frachtfahrer; bey unrichtigen Declarationen etc. an die Waaren.

8) Die Verpflichtung, die Waaren in der gewöhnlichen Zeit, in welcher ein solcher Weg, ohne unnöthigen Aufenthalt zurückgelegt werden kann, zu liefern, ist unerläßig für den Fuhrmann, wenn auch die Zeit nicht ausdrücklich bestimmt wurde.

Hindernisse, die nicht in seiner Macht standen, zu überwinden, befreyen ihn jedoch mehr oder weniger von

dieser Verbindlichkeit; z. B. Kriegsunruhen, einfallendes anhaltendes Regenwetter, und dadurch entstandene schlechte Wege, tief gefallener Schnee, ausgetretene Flüsse u. s. w.

9) Hat der Frachtfahrer ein Frachtstück unbedingt angenommen, so ist er verpflichtet zu fahren, sey es auch, daß er keine volle Ladung habe. Indessen können Umstände eintreten, die es ihm erlauben, den eingegangenen Frachtvertrag aufheben zu dürfen; z. B. Unglücksfälle, die ihn betreffen, Krankheit, gefährlicher gewordene Wege, Treibeis u. s. w.

J. M. Leuchs System des Handels.