Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 31 (1915)

Heft: 51

Artikel: Die betreibungsrechtliche Stellung des schweizerischen Wehrmannes

Autor: Pedotti

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580951

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die betreibungsrechtliche Stellung des schweizerischen Wehrmannes.

Von Rechtsanwalt Dr. Pedotti in Zürich.

Die Grenzbesetzung, welche einen großen Teil der schweizerischen Wehrmänner für längere Zeit in Dienst hält, hat seit Bestehen des Bundesgesetzes betr. Schuldbetreibung und Konkurs zum ersten Mal die Erörterung und Entscheidung einer Reihe von Rechtsfragen veranlaßt, mit denen sich die Gerichte in Friedenszeiten fast gar nicht zu befassen hatten. Diese Fragen haben auch für den Laien, Schuldner wie Gläubiger, ein aktuelles Interesse.

Bekanntlich herrscht für den im schweizerischen oder kantonalen Militärdienst sich befindenden Bürger absoluter Rechtsstillstand. Eine Betreibung kann gegen einen im Dienst stehenden Wehrpflichtigen nicht angehoben, eine vor dem Dienst eingeleitete Betreibung nicht fortgesetzt werden. Die Vornahme jeder Betreibungshandlung ist ausgeschlossen, der Fristenlauf für die betreibungsrechtlichen Handlungen des Schuldners, die er zur Wahrung seiner Rechte vorzunehmen hätte, ist gehemmt. Dieser Grundsatz gilt für jeden Dienst, sei er nun obligatorisch oder freiwillig und für jede Art von Militärdienst (Instruktionsdienst, Wiederholungskurs, obligatorische Schießübungen, Nachdienst, Truppenaufgebote 2c.). Die Wohltat des Rechtsstillstandes genießen nur diejenigen Bürger nicht, die in militärberuflicher Stellung ihrer Dienstpflicht genügen, die also als Militärbeamte, Instruktoren 2c. auf Grund eines Dienstvertrages sich im Dienst befinden. Diese können jederzeit wie andere Schuldner betrieben werden.

Während der Grenzbesetzung ist die Leistung des Militärdienstes für viele Dienstpflichtige eine erwünschte Versorgung geworden. Die ihrer Anstellung verlustig gegangenen und diejenigen, die wegen der Mobilisierung ihre Geschäfte schließen, vielleicht ihre Existenz aufgeben mußten, finden im Dienste wenigstens ihren Lebensunterhalt. Die Militärbehörden haben solchen Personen die Leistung freiwilligen Militärdienstes gestattet und sie nach Entlassung der Einheit, bei der sie eingeteilt waren, mit einer anderen Einheit Dienst tun lassen. Dieser freiwillige Militärdienst hat nun aber, so berechtigt und angemessen er in vielen Fällen ist, auch zu Mißbräuchen geführt. Verschiedene Wehrpflichtige haben sich einfach dadurch zum Schaden ihrer Gläubiger der Bezahlung ihrer Schulden entzogen, daß sie freiwillig ununterbrochen Militärdienst leisteten, von einer Einheit zur andern einrückten und sich so den gesetzlich gewährten Rechtsstillstand in mißbräuchlicher Weise zu nutzen machten. Diesem Mißbrauch abzuhelfen, lag nicht in der Hand der Gerichte, Betreibungsämter und der Aufsichtsbehörden, da diese nach einer Entscheidung der Schuldbetreibungs- und Konkurskammer des Bundesgerichtes an das Gesetz, welches für jeden Militärdienst dem Rechtsstillstand vorschreibt, gebunden sind. Dagegen hat nun das Schweizer. Militärdepartement, um Mißbräuchen zu begegnen, folgende Bestimmung getroffen: „Wenn es sich ergibt, daß ein Dienstpflichtiger sich durch Leistung von Militärdiensten, zu denen er ordentlicher Weise nicht einberufen würde, seiner Betreibung in einer für die Interessen der Gläubiger erheblich nachteiligen Weise entzieht, so ist das zuständige Betreibungsamt ermächtigt, einen mit den erforderlichen Belegen versehenen motivierten Bericht an den Generaladjutanten der schweizerischen Armee einzureichen, wenn es sich um zur Armee gehörende Personen handelt, oder an das Militärdepartement, wenn es einen Angehörigen der Territorialtruppen betrifft." Die militärischen Behörden werden dann, wenn sie den Mißbrauch des Dienstes für erwiesen ansehen, dem betreffenden Dienstpflichtigen die Leistung weiteren freiwilligen Dienstes versagen. Den Gläubigern steht es natürlich frei, das Betreibungsamt zur Einreichung eines bezüglichen Berichtes an die Militärbehörden zu veranlassen und ihm die dazu erforderlichen Belege zur Verfügung zu stellen.

Der Rechtsstillstand dauert auch während eines kürzeren Urlaubes von wenigen Tagen an. Wird dagegen der Wehrpflichtige auf Piket entlassen, so hört der Rechtsstillstand für ihn auf. Fraglich ist es, wie es bei einem längeren Urlaub mit dem Rechtsstillstand zu halten sei. Nach einer auf eine Anfrage einer kantonalen Aufsichtsbehörde erteilten Antwort des Bundesgerichtes kommt es darauf an, ob die Dauer des Urlaubes so lang ist, daß der Beurlaubte seine bürgerlichen Geschäfte besorgen und die zur Bezahlung seiner Schulden notwendigen Geldmittel aufbringen kann. Bei einem Urlaub von 49 Tagen, die jeweils der Hälfte der aufgebotenen Truppenkörper gerade zum Zwecke der Besorgung ihrer privaten Verhältnisse erteilt wurde, verneinte das Bundesgericht die Frage, ob der Rechtsstillstand für die Urlaubzeit auch bestehe. Zutreffend nach den Verhältnissen des einzelnen Falles Rechnung tragend, wird diese Frage aber nur von Fall zu Fall gelöst werden können. Die Aufstellung einer Schablone würde zu Ungerechtigkeiten führen.

Schon nach der ersten Entlassung von Truppenteilen im November 1914 wurde die Frage praktisch, ob es Aufgabe der staatlichen Organe oder des Gläubigers sei, dem Betreibungsamte den Nachweis zu erbringen, daß der Schuldner aus dem Dienst entlassen sei und die Betreibung gegen ihn fortgeführt werden könne. Durch ein Kreisschreiben des Bundesgerichtes vom 21. Dezember 1914 würden die Betreibungsämter angewiesen, sich mit den zuständigen kantonalen Militärbehörden in Verbindung zu setzen und sie unter Angabe der Namen der Schuldner zu ersuchen, ihnen von der Entlassung derselben aus dem Dienst sofort Mitteilung zu machen. Die Durchführung dieser Anordnung stieß aber in der Folge auf Schwierigkeiten. Von einigen kantonalen Militärdirektionen wurde jede Auskunft verweigert, andere erklärten, daß sie die Entlassung einzelner Wehrmänner erst nach mehr als Monatsfrist in Erfahrung bringen könnten, da darüber Monatsrapporte erstattet würden. Außerdem wurde darauf hingewiesen, daß zur Feststellung der Entlassung die genauen Personalien, insbesondere das Geburtsjahr des betreffenden Schuldners angegeben werden müßten. Das Bundesgericht hat dann, um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, mit dem Schweizerischen Militärdepartement Verhandlungen angeknüpft, die zu einer Verständigung in dem Sinne geführt haben, daß die kantonalen Militärbehörden angewiesen wurden, den Betreibungs Ämtern die gewünschten Auskünfte zu erteilen, wenn diese über die Person des betreffenden Schuldners genaue Angaben bezüglich Geburtsjahr und militärische Einteilung machen würden. Die Betreibungsämter wurden angewiesen, durch Nachfrage bei den Hausgenossen des Schuldners dessen genaue Personalien und die militärische Einteilung festzustellen. Für die durch diese Nachforschungen entstehenden Kosten dürfen die Betreibungsämter vom Gläubiger die Leistung eines Kostenvorschusses verlangen unter der Androhung, daß bei Nichtleistung desselben die Vornahme der Nachforschungen und die Anfrage an die Militärdirektion unterbleiben und der Gläubiger damit der Garantie verlustig gehen würde, daß seine Betreibung nach der Dienstentlassung des Schuldners ohne weiteres von Amts wegen fortgeführt werden könne.

Mit diesen grundsätzlichen Feststellungen und Anweisungen dürfte die Praxis für die Hauptfragen der

UNSER BUREAU BEFINDET SICH WIEDER
BAHNHOFSTRASSE 89 · ZÜRICH 1
KIRCHNER & Co., A.-G., INGENIEURBUREAU
1103

betreibungsrechtlichen Stellung der Dienstpflichtigen für die Dauer der Mobilisation in einheitlicher Weise geordnet sein, so daß sich Schuldner und Gläubiger über ihre Rechte und Pflichten klar sein können.

Der Suez-Kanal.

(Korresp.)

Seit das geniale Werk des Suez-Kanals fertigerstellt wurde, hat sich das Interesse der ganzen Menschheit zweifellos nicht wieder in so bedeutendem Maß auf dieses Unternehmen konzentriert, wie gerade in den heutigen Tagen. „Wer England angreifen will, muß dies in Egypten oder Indien tun". Dieses Wort hat seine Wahrheit auch im heutigen Krieg bewiesen, der im Gegensatz zu manchen gehegten Hoffnungen gezeigt hat, daß auch die Unterseeboote und die Luftschiffahrt dem britischen Inselreich nicht beikommen können. Beide können England in materieller Hinsicht wohl belästigen, niemals aber dasselbe zu Boden drücken, so, daß es den Frieden wohl oder übel annehmen muß, oder es wenigstens ratsam findet, bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit die Hand zum Frieden zu bieten. Daß der deutsch-englische Gegensatz im heutigen Krieg eines der wichtigsten Momente des Völkerringens bedeutet, darüber gibt sich niemand Zweifeln hin, und so sehen wir denn auch, daß als Folge der Öffnung des Weges nach Konstantinopel und Klein-Asien sofort die Frage nach einem deutsch-türkischen Zuge nach dem uralten Nil-Lande auftaucht, allwo sich der britische Löwe seit den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts festgesetzt hat. Es ist ein tragisches Geschick, daß sich dieser Zug nun gerade gegen die beiden Länder richtet, die für Egypten so ungeheuer viel getan haben: Gegen Frankreich, das den Suez-Kanal geschaffen hat, und gegen England, das die innere Verwaltung Egyptens sanierte und das Land aus der verlotterten Herrschaft der Pascha's befreite. Wir dürfen hierbei wohl an das bekannte und heute besonders interessante Wort Bismarcks erinnern: „Wenn England für die menschliche Kultur nichts geleistet hätte, als das, was es in Indien und Egypten schuf, so würde dies für sich allein genügen, ihm einen unvergänglichen Platz in der menschlichen Kulturgeschichte zu sichern". Nun, der Krieg kümmert sich nicht um solche Sachen. Die Dinge gehen entsprechend der militärischen Lage ihren Gang, und heute wird niemand bestreiten wollen, daß wir schon innert kurzer Frist mit der Möglichkeit eines Vormarsches nach Egypten rechnen müssen. Es ist daher nur zu begreiflich, daß sich heute das Interesse nach diesem uralten Kulturlande richtet. Nicht das erste Mal ist es, daß sich hier Truppen begegnen und Schlachten geschlagen werden. Noch ist es ja kaum viel mehr als ein Jahrhundert her, seit der große Napoleon sich Egypten zuwandte, um dort England, seinen ärgsten Feind, ins Herz zu treffen. Wer erinnert sich nicht des berühmten Tagesbefehls, den er den vormarschierenden französischen Heeren am Tag vor der Schlacht bei den Pyramiden kundgab? „Vier Jahrtausende blicken auf Euch hernieder, denkt daran, daß Ihr Franzosen seid". Heute bereitet sich der Kampf mit vertauschten Rollen neuerdings vor, und eine Darstellung der historischen und technischen Seite des Suez-Kanals ist umso wichtiger, als der Kampf weniger der politischen und wirtschaftlichen Herrschaft in Egypten, sondern eben dem Besitz des Kanals gilt, der den Seeweg nach Indien, Australien und Ostasien beherrscht. Wenn wir das heutige Suezkanal-Unternehmen verstehen wollen, so müssen wir zuerst dessen Vorgeschichte und Werdegang an uns vorüberziehen lassen; wir begreifen dann auch dessen ungeheure politische und wirtschaftliche Bedeutung und das Bestreben der Feinde Englands und Frankreichs, den Kanal in ihre Gewalt zu bekommen. Wieso Frankreichs? — so höre ich manchen Leser fragen. Man ist sich allerdings gewohnt, mit dem Suez-Kanal nur England in Verbindung zu bringen. Daran ist soviel richtig, daß England von allen Mächten das größte Interesse besitzt, die berühmte Wasserstraße zu kontrollieren. Allein auch die Staatsraison Frankreichs geht in gleicher Richtung; denn nicht nur würde dadurch der direkte Verkehr zwischen dem Mutterland und Indochina, Tonking, den chinesischen Besitzungen, Madagaskar und den ostafrikanischen Plätzen unterbrochen, bezw. zu einem bedeutenden Umweg gezwungen, sondern es stehen auch ganz erhebliche französische Finanz-Interessen auf dem Spiel, da bekanntlich ein sehr großer Teil der Suezkanal-Aktien sich in den Händen von französischen Kapitalisten befinden.

Das ungeheure Werk der Schaffung eines direkten Wasserweges zwischen dem Mittelländischen und dem Roten Meere, zwischen Europa einerseits, Ostafrika, Arabien, Persien, Indien, Australien und Ostasien andererseits, drängte sich dem menschlichen Geist in seiner lapidaren Einfachheit derart auf, daß schon die ältesten Kulturvölker sich mit diesem Problem befassen mußten. Diese allerdings hatten nicht Europa und Asien, sondern mehr „lokalere" Gesichtspunkte im Auge, nämlich eine Verbindung des untern Nillandes mit dem Roten Meer. Es gibt wenige Punkte der Erde, denen eine wirklich erstklassige verkehrsgeographische Bedeutung zukommt. Zu ihnen gehört die Doppel-Niederlassung Dover-Calais, Gibraltar, die Landenge von Panama, Konstantinopel, der Isthmus von Suez und Singapoor. Die Landbrücke von Suez ist eine verkehrsgeographische Tatsache ersten Ranges. Das weiß der theoretisch gebildete Geograph und der praktische Kaufmann oder Industrielle gleich gut. Die schmale Landenge verbindet drei Erdteile und rückt 2 Meere einander so nahe, daß er zum Knotenpunkt eines ungeheuren Verkehrs geradezu werden mußte. Die Handelsbeziehungen zwischen dem Roten Meer und dem Mittelländischen Meer sind beinahe so alt wie das Menschengeschlecht, und daher mußte es schon in frühester Zeit den Menschengeist beschäftigen, die kurze hemmende Strecke zu beseitigen. Annähernd anderthalb Jahrtausende vor Christi Geburt nahmen die egyptischen Könige Sethos I, und 800 Jahre später sein Nachfolger Ramses II, den Durchstich eines großen Kanals zwischen dem Nil und dem Roten Meere in die Hand. Sie vermochten aber angesichts der damaligen primitiven Hilfsmittel nicht, das ungeheure Werk durchzuführen. Bekanntlich wurden ehemals die großen öffentlichen Werke von Sklaven ausgeführt. Welchen Umfang die Bauten trotz