

Anschauungen der Bundesbehörden

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 23

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2161>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

h Zum Gesetz über Verpfändung der Eisenbahnen. (Corr.) Jedes Gesetz erhält seine practische Bildung und Entwicklung erst in der Anwendung, um so mehr, wenn es ein Gebiet beschlägt, wo im Allgemeinen das Gesetz so neu wie die Praxis ist. Vier Punkte des Gesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen (vom 24. Juli 1874) haben bereits die Wahrheit dieses Satzes erfahren, indem sie zwischen Bund und Eisenbahngesellschaften zu Verhandlungen Anlass gaben und eine Interpretation des Gesetzes nothwendig machten.

I. Wie weit müssen die Arbeiten an einer Bahn vorgerückt sein, bevor eine Verpfändung bewilligt werden darf? — Art. 9 sagt: das Pfandrecht umfasst „den Bahnkörper und die mit demselben zusammenhängenden Landparcellen etc. und das zugehörige Material“. Dieses Pfandrecht ist ein generelles; denn nicht die einzelnen speziellen Gegenstände werden davon ergriffen, sondern der Bahnkörper und das Betriebs- und Unterhaltungsmaterial, wie sie zur Zeit der Liquidation sich vorfinden werden. (Art. 10.) Das generelle Pfand umfasst also zum Theil Dinge, die nicht nur zur Zeit der Verpfändung noch nicht im Eigenthum des Verpfänders stehen, sondern sogar noch gar nicht gegenständlich speciell bestimmt sein können (Gegenstände z. B. des Betriebsmaterials). Dies ist eine einfache Folge des Umstandes, dass die Gläubiger einer Sicherung mit speciellen Pfandrechten in keiner Weise nachgehen könnten, wie überhaupt ferner die Verpfändung vorwiegend auf Bahn und Betrieb als Ganzes, ohne Rücksicht auf die Bestandtheile, sich bezieht. — Wenn nun aber das generelle Pfand mit der Kraft ausgerüstet wird, als ideale Berechtigung in der Luft zu schweben und erst in Zukunft einmal, bei der Liquidation, sich auf die einzelnen Gegenstände herabzulassen, von welchem Zeitpunkt an soll es nun möglich sein, ein solches Pfand zu erwirken? Es gibt zwei Möglichkeiten: 1) Sobald die Bahn fertig gebaut (Art. 9: „Bahnkörper“ und „Betriebsmaterial“) dasteht, so dass alsdann das Unbestimmte im generellen Pfandrecht nicht mehr den Umfang desselben, sondern nur noch die Individualität der Gegenstände anbelangen würde. Diese solideste Interpretation, die auch mit dem gewöhnlichen Begriff des generellen Pfandrechts einzig übereinstimmt, ist aber durch Art. 3 des Gesetzes ausgeschlossen, welcher von Pfandbestellung zur Sicherheit für ein Anleihen, das zur „Vollendung“ der Bahn verwendet werden soll, spricht. — Es bleibt uns also nur: 2) Das generelle Pfandrecht ist möglich, sobald die Bahn den Finanzausweis geleistet und mit den Erarbeiten begonnen hat, d. h. sobald sie die concessionsgemässen Verpflichtungen alle (bis auf die hier ausgeschlossene Vollendung der Linie) erfüllt und sich damit als lebensfähiges Unternehmen erwiesen hat. Dass vor diesem Zeitpunkt, nach blosser Ertheilung der Concession, schon ein Pfandrecht bestellt werden könne, ist zu verwerfen, da der Nachweis über Zweck der Pfandbestellung (Art. 3) nur nach geleistetem Finanzausweis wirklich acceptirt werden kann. Dieses Pfandrecht für zur Vollendung der Linie erhobene Anleihen dürfte practisch am häufigsten vorkommen. Es ist ein generelles Pfandrecht in ungewöhnlichem Maasse, indem es bewegliche und sogar unbewegliche Objecte bis zu dem Grade unspecialisirt lässt, dass es schlechtweg nur die concedirte, begonnene Bahn für die Zukunft ins Auge fasst. Die Bahn ist möglicherweise noch gar nicht Eigenthümerin des ganzen Trace, ja das Trace noch nicht einmal überall definitiv aufgestellt, der ideelle Wille und Plan, das Trace zu vollenden, genügt diesem Pfandrecht, dessen körperliche Gestalt erst spätere Tage fixiren werden.

II. Ist bei unvollendeter Bahn ein Vorbehalt betr. die Ausdehnung des Pfandrechts in die bundesrätliche Bewilligung oder das Pfandbuch aufzunehmen? — Da das Pfandrecht nothwendig nur an Eigenthum der Bahn bestehen kann, so liesse sich an eine Schwierigkeit denken, die einen solchen Vorbehalt nothwendig machen müsste. Nämlich da bei nicht auf Expropriationsweg, sondern auf Vertragsweg erworbenen Parcellen des Bahnkörpers eine Fortdauer der Belastung (ohne definitiven Eigenthumsübergang) denkbar ist, das Pfandrecht aber mit solchen Belastungen sich nicht zusammenreimt, so wäre demnach etwa der Satz aufzunehmen, dass „das Pfandrecht nur Grundstücke ergreife, welche unbelastet ins Eigenthum der schuldnereischen Gesellschaft übergegangen sind, und deren Bestimmung, den Bahnkörper zu bilden, oder deren Zusammenhang mit letzterem leicht erkennbar ist“. In der That wurde auch beabsichtigt, diesen Zusatz je in das Pfandbuch aufzunehmen, und diese Absicht vom Bundesrathe nur fallen gelassen, da eine darin liegende Interpretation des Art. 9 eher dem Bundesgericht zugeschoben werden sollte. Dafür werden die Pfandbestellungen für unvollendete Bahnen nun ausdrücklich nur für die Bahn „in ihrem jeweiligen Bestand“ genehmigt. Dieser letztere Zusatz ist an sich selbstverständlich; er stimmt mit dem Wesen des generellen Pfandrechts, das eben

„bei dem jeweiligen Bestand“ zur Zeit der Liquidation erst definitive, speziell hervortretende Gestalt annimmt. Mit dem erstgenannten Zusatze aber würde über das Ziel hinausgeschossen und hat man ihn mit Recht, nicht nur aus formellen, sondern auch aus materiellen Gründen, fallen gelassen, in der Meinung, dass im Streitfall gerichtliche Entscheidung angerufen werden soll. Seine Einführung wäre factisch unzulässig gewesen. Mit dem vom Gesetz aufgestellten Begriffe des generellen Pfandrechts verträgt es sich nämlich ganz wohl, dass auch belastete Grundstücke davon ergriffen werden, und ferner ist überhaupt die Forderung eines definitiven Uebergangs in das Eigenthum für die Wirksamkeit des generellen Pfandrechts einerseits im Allgemeinen nicht nöthig und andererseits im Speciellen, wenn es zur Realisirung des Pfandrechts kommt, selbstverständlich. Wirklich streitig kann nur die Frage sein, ob kantonale Pfandrechte und andere Belastungen durch Uebergang an die Bahn und Bestellung eines Pfandrechts an der Bahn dahinfallen. Bei der Expropriation werden alle solche kantonalen Rechte nothwendiger Weise abgelöst, nicht aber immer bei vertragsgemässen Erwerbungen. Hier jedoch hat dann einzig das Bundesgericht die Competenz, zu entscheiden, ob und inwiefern kantonale Pfandrechte an einzelnen Parcellen gegenüber dem Pfandrecht an der Eisenbahn Bestand haben können, d. h. ob entweder nach Analogie der Expropriation der Charakter der via publica der Bahn vorwiegt, so dass Ablösung aller kantonalen rechtlichen Lasten auch im Vertrag geschehen, und wenn nicht, Verzicht angenommen werden soll, oder aber ob die allgemeinen Pfandrechtsgrundsätze auch für diese Verhältnisse Bestand haben, also die beiden Pfandrechte einfach mit einander concurriren sollen. Nach unserer Ansicht ist das erstere die einzig dem mit Concession, Privilegien und Expropriation ausgerüsteten Eisenbahnrechte entsprechende Lösung.

III. Was ist unter dem Ausweis zu verstehen, den nach Art. 3 des Gesetzes der Bundesrath verlangen muss, bevor er die Verpfändung bewilligen kann? — Es fragt sich, ob der Bundesrath mit der Bewilligung zugleich eine Garantie übernehmen, dass das erhobene Anleihen auch wirklich zu dem im Nachweis angegebenen Zweck verwendet werde. Ein bezüglicher Antrag wurde seiner Zeit bei der Berathung über das Gesetz verworfen, und in der That sind die Gläubiger besser in der Lage, ihre bezüglichen Rechte zu überwachen. Der Bundesrath prüft nur den Nachweis formell und materiell, gleichwie den Finanzausweis; für das wahre Schicksal desselben aber leistet er keine Sicherheit. Art. 10 gibt zudem den Pfandgläubigern das Mittel in die Hand, die nothwendige Ueberwachung stattfinden zu lassen, da sie hiernach befugt sein sollen, gegen den Verkauf der Bahn oder einzelner Linien u. s. w. Einsprache zu erheben, „wenn die Sicherheit ihrer Pfandforderung dadurch gefährdet würde“.

IV. Wem und in welcher Form ist der bundesrätliche Beschluss betr. Pfändungsbewilligung mitzutheilen? — Die Bewilligung macht das Pfandrecht definitiv oder bis zur geleisteten Zahlung suspensiv bedingt. Nach dem Bewilligungsbeschluss erfolgt keine Meinungsäusserung mehr von Seite dessen, dem bewilligt wird; eher als eine „Bewilligung“ wäre der Act daher auch eine „Genehmigung“ zu nennen gewesen. Diese Bewilligung steht vollständig auf der Stufe der Genehmigung des Finanzausweises. Sie soll der materiellen Gestaltung des Pfandrechts nicht vorgreifen, daher am besten ganz generell gehalten werden, nach einem Schema, das, mit Aenderung der Namen, für alle Bahnen gelten könnte. Gegenüber kantonalen Berechtigungen kann sie sich, nach dem unter II Gesagten, vollständig indifferent verhalten, die Wahrung derselben nach Möglichkeit den betreffenden Berechtigten (mit Anrufung des Richters) überlassend. Eben deshalb kann auch Mittheilung dieser Bewilligung an die betr. Kantonsregierungen, resp. die Gerichte, oder doch zu deren Händen, zum Zwecke der Wahrung der kantonalen Rechte, nicht verlangt werden, da es sich so gut als bei der Genehmigung des Finanzausweises ausschliesslich um eine in der Jurisdiction des Bundes liegende Entscheidung handelt.

* * *

Anschauungen der Bundesbehörden.

1. **Genehmigung der Fahrtenpläne durch die Cantone.** Das Eisenbahndepartement habe wahrgenommen, dass einzelne Cantonsregierungen sich mit ihren Abänderungsvorschlägen betreffend die Eisenbahnfahrtenpläne direct an die betreffenden Bahnverwaltungen gewendet und dem schweiz. Eisenbahndepartement erst davon Kenntniss gegeben haben, nachdem sie abschlägig beschieden worden seien; weit entfernt, gegen den unmittelbaren Verkehr der Cantone mit den Bahndirectionen irgend welche Bedenken zu hegen, müsse doch das Departement die Cantonsregierungen im Interesse der jeweiligen von ihnen verfochtenen Begehren ersuchen, in solchen Fällen das schweiz. Eisenbahndepartement zu avisiren, dass und welche Aenderungsvorschläge den Gesellschaften gemacht werden, damit dasselbe in die Möglich-

keit versetzt werde, die Postulate zu unterstützen, ehe eine erste ablehnende Entschliessung Seitens der Bahnverwaltung und dadurch ein fatales Präjudiz gegen dieselbe gefasst worden sei. (Kreisschreiben des Eisenbahndepartements vom 18. Aug. 1874.)

2. Bezüglich Schmalspurbahnen.

- 1) Nach Art. 29 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1874 müssen auch schmalspurige Bahnen gestattet werden.
- 2) Die Fahrgeschwindigkeit kann auf $\frac{2}{3}$ der für normale Bahnen angesetzten reduziert werden, in Anbetracht besonders der grösseren Anzahl von Stationen und der starken Steigungen.
Eine Ausscheidung der Anhaltezeit auf den Stationen bei Berechnung der Fahrzeit ist wegen allzu grosser Erschwerung der Controle über die Innehaltung der Fahrordnung unzulässig.
- 3) In Anbetracht der starken Curven und der schmalen Spur kann die Anwendung des Coupé-Systemes statt des amerikanischen gestattet werden.
- 4) Es dürfen 2 oder 3 Wagenklassen eingeführt werden.
- 5) Für den Personentransport kann wegen der kurzen Distanzen zwischen den Stationen eine Minimaltaxe normirt werden.
- 6) Die Taxen dürfen bei Steigungen über 25 ‰ entsprechend erhöht werden.

7) Eine Umladegebühr von 1 Rappen für 50 Kilogr., wie sie eine Gesellschaft im Verkehr mit normalspurigen Bahnen verlangt, ist nicht statthaft. Nach der eigenen Angabe der Concessionsbewerberin sind die Bau- wie die Betriebskosten der schmalspurigen Bahnen bedeutend geringer als diejenigen der normalspurigen. Nichtsdestoweniger gewährt die Concession jenen die nämlichen Taxen wie diesen, woraus für erstere ein grösserer Gewinn resultirt. Dieser Thatsache gegenüber, und weil auch auf normalspurigen Bahnen Umladungen häufig, bei manchen Zweigbahnen fast die Regel sind, ist kein zureichender Grund vorhanden, den Localbahnen ein Privilegium zu gewähren. — Was speciell die gewünschte Umladegebühr von 1 Rappen pro 50 Kilo betrifft, so geht aus einer von der Concessionsbewerberin selbst herausgegebenen Brochüre hervor, dass 1 Rappen pro Kilo das Maximum der Selbstkosten ist, dass diese aber je nach der Art der zu verladenden Güter und nach der zur Umladung getroffenen Einrichtung sich auf 4, ja 2 Rappen pro Tonne reduzieren kann. Nun lässt sich nicht einsehen, warum die Localbahnen gerade aus dem Umstände, welcher ihre grösste Schattenseite ausmacht, aus der Nothwendigkeit der Umladung, einen positiven Nutzen ziehen sollten. (Aus der bundesräthl. Botschaft zum Concessionsentwurf für die Schweiz. Localbahnen, vom 14. Juni 1873.)

3. Domizil der Eisenbahngesellschaften. Die Festsetzung des Domizils ist eine innere Angelegenheit der Gesellschaft; es kann dem Verlangen einer Cantonsregierung, dass das Domizil an einen bestimmten Ort verlegt werde, keine Folge gegeben werden. (Botschaft zur Zürichsee-Gott-hardbahn vom 20. Mai 1874.)

4. Vertretung im Verwaltungsrath. Es steht einem Canton nicht zu, eine Vertretung im Verwaltungsrathe einer Eisenbahngesellschaft zu verlangen, da die Organisation der Gesellschaft eine innere Angelegenheit derselben ist. (ibid.)

5. Anzahl der Züge. Nachdem früher schon in verschiedenen Concessionen die Gesellschaften nur zu zwei täglichen Zügen in jeder Richtung verpflichtet wurden, kann jetzt einem Verlangen einer Cantonsregierung, einer neuen Gesellschaft die Verpflichtung zu drei täglichen Zügen in jeder Richtung aufzulegen, keine Folge mehr gegeben werden. zunal die Erfahrung zeigt, dass das eigne Interesse der Gesellschaft der beste Regulator für die Frage ist, ob über ein gewisses Minimum hinaus noch weitere Züge einzurichten seien. (ibid.)

6. Plangenehmigungen. Einwendungen bezüglich der Stelle der Stationsanlagen kommen bei den das Concessionsgesuch begleitenden Vorlagen noch zu früh, und werden besser auf die Zeit verschoben, wo die Baupläne eingereicht und den Cantonsregierungen zur Vernehmung mitgetheilt sein werden; die dem Concessionsgesuche beigelegten Pläne präjudizieren solchen Fragen durchaus nicht. (ibid.)

7. Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit grössern Steigungen. Bis auf 15 ‰ Steigung ist eine Erhöhung der Taxen nicht gerechtfertigt. Von da ab kommen folgende Coëfficienten in Anwendung:

bei 15 ‰	1.19
" 20 ‰	1.40
" 25 ‰	1.62
" 30 ‰	1.85
" 35 ‰	2.11
" 40 ‰	2.39
" 45 ‰	2.69
" 50 ‰	3.00

Nach Vollendung der Bahn werden die Steigungen, nach welchen die in der Concession angenommenen Taxen berechnet wurden, mit den wirklich ausgeführten Steigungen verglichen und bei allfälligen Differenzen die Taxen nach obigen Coëfficienten reglirt.

(Die Bundesversammlung beschloss, die Behandlung dieses Antrages einstweilen zu verschoben; dagegen gewährte sie in den Concessionen grundsätzlich höhere Taxen für grössere Steigungen, und sie ermächtigte den Bundesrath, diese Zuschlagstaxen einstweilen von sich aus festzusetzen.) (Botschaft vom 11. Sept.)

8. Fahrgeschwindigkeit auf grössern Steigungen. Die Minimal-Fahrgeschwindigkeit wurde in den Concessionen für Strecken, welche keine besondern Steigungen aufweisen, überall auf 24 Kilometer angesetzt. Für grössere Steigungen und schwierigere Richtungsverhältnisse kann die Geschwindigkeit niedriger angesetzt werden. So wurde dieselbe (s. oben) für die Schweiz. Localbahnen zu 16, für die Linie Rapperswyl-Brunnen zu 20 Kilometer im Mittel bestimmt. (a. a. O.)

9. Besteuerung der Bahnen. Bestimmungen, wonach die Eisenbahn für den Fall, wo ihr Reinertrag einen gewissen Procentsatz übersteigen sollte, der Besteuerung durch Canton und Gemeinden unterliegen soll, können in der schweizerischen Concession keinen Platz finden, sondern es muss den Concessionspetenten und der betreffenden Regierung überlassen werden, ausserhalb des Rahmens der Concession den angestrebten Zweck nach Maassgabe der resp. Cantonalverfassung, bzw. Gesetzgebung zu verfolgen. (Botschaft Thun-Konolfingen, 18. Juni 1873.)

10. Bezug von Consumsteuern. Eine bezügliche Verpflichtung, wonach die Bahnverwaltung im Einverständnis mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen zu treffen habe, um den Bezug der Consumsteuer für geistige Getränke zu sichern, gehört nicht in die Concession. Das Recht, den Verkehr der Einnahmen in der fraglichen Richtung zu con-

trolliren und im Wege der Verordnung das diesfällige Verfahren festzusetzen, ist ein selbstverständlicher Ausfluss allgemeiner staatsrechtlicher Grundsätze. (a. a. O.)

11. Recht des Cantons zum Selbstbau bei Concessionsübertragung. Es kann in der Concession einem Canton nicht das Recht eingeräumt werden, bei Abtretung der Concession den Bau und Betrieb der Bahn für sich selbst zu beanspruchen. Es muss notwendig einer bewussten Absicht des Gesetzgebers zugeschrieben werden, wenn Art. 10 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 über eine solche Abtretung schweigt. Es würde eine solche Abtretung ein Ausschlussrecht des Cantons begründen, während doch das neue Gesetz die Privilegien verbannte und die Freiheit der Bewegung schützt. (a. a. O.)

12. Gerichtsstand für Widerhandlung gegen die polizeilichen Maassregeln gegen Viehseuchen. Das Bundesgesetz vom 8. Februar 1872 und die darauf bezügliche Vollziehungsverordnung vom 20. November 1872 betreffend polizeiliche Maassregeln gegen Viehseuchen sind nicht, wie irrig geschehen, dahin zu interpretiren, dass bloss die Unterlassung der Reinigung der Wagen an der Ausladestation ein Delict bilde, sondern es ist auch der Verkehr mit ungereinigten Viehtransportwagen strafbar. Als Gerichtsstand für dahingehende Widerhandlungen wird der Ort der Betretung festgestellt. (Botschaft des Bundesrathes betreffend Zusatzbestimmung zum Gesetz über die Maassregeln gegen Viehseuchen.)

Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport. Ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet, das irrthümlich über den Ablieferungsort hinausgefuhrte Gut auf Verlangen an einem andern Ort auszuliefern? Ist der Empfänger zur Zurückweisung des beschädigten Guts und zum Verlangen vollen Werthersatzes berechtigt? — Haftung für den nach eingetretenem Verzug des Frachtführers dadurch entstandenen Schaden, dass das Gut über den Ablieferungsort hinaus in unbedeckten Wagen transportirt wurde.

K hatte Namens des Armeelieferanten St. 500 Säcke Weizenkleie in offenen Wagen zur Beförderung von W. nach Frankfurt a/M. an das Feldmagazin des X. Armeekorps selbst am 5. August 1870 verladen. Schon am 8. August langte das Gut auf dem Hanauer Bahnhof in Frankfurt an. Das genannte Feldmagazin verweigerte jedoch die Abnahme, weil das Gut nicht von ihm bestellt sei. Auf Anfrage der Güterexpedition bezeichnete nunmehr der Absender K. den Kaufmann Stern zu Frankfurt als Empfänger. Diesem meldete am 17. August die Güterexpedition die Wagen an und erhob von demselben die Fracht mit 300 fl. 25 kr., sowie 56 fl. Standgeld. Als aber Stern sich zur Empfangnahme meldete, stellte sich heraus, dass die Wagen bereits am 12. August auf der Verbindungsbahn in den Bahnhof der Main- und Neckarbahn gerathen und von dort aus weiter, unbekannt wohin, gegangen waren. Am 3. Sept. gelangten die Wagen von Mannheim, wohin sie gerathen waren, nach Frankfurt zurück, und wurde nun Stern zur Abnahme aufgefordert. Dieser verweigerte jedoch die Abnahme und verlangte Ersatz des vollen Facturawerthes mit 2275 fl. nebst Rück-erstattung der Fracht und des Standgeldes. Bei dieser Weigerung verblieb er trotz wiederholter, mit Verweisung auf § 16 des Reglements und auf den bei eingetretenem Regenwetter dem Gut drohenden gänzlichen Verderb begleiteter Aufforderung und Verkaufsandrohung. Am 17. October erfolgte der Verkauf und nahm Stern den Verkaufserlös von 700 fl. unter Vorbehalt seiner weitem Ansprüche an.

Nunmehr begehrt K. als Cessionar des Stern Zahlung von 2275 fl. nebst 356 fl. 25 kr. Fracht und Standgeld und 6 ‰ Verzugszinsen abzüglich des Verkaufserlöses von 700 fl. Er wurde jedoch in beiden Instanzen mit der erhobenen Klage angebrachte Maassen abgewiesen und auf seine Oberappellation an das Leipziger Oberhandelsgericht das Urtheil des Appellationsgerichtes bestätigt. — Wir entnehmen der Motivirung folgende Sätze:

1. Kläger betont, es hätten die Vorderrichter übersehen, dass die Klage auf die eigenmächtige Verfügung der Beklagten über das Gut gestützt sei. Eine juristische Motivirung des Vorwurfs unterlässt er aber. Er vermag der Beklagten nur zur Last zu legen, dass sie das in Frankfurt rechtzeitig angekommene Gut vor der Ablieferung über Frankfurt hinaus nach Mannheim und von dort nach Verlauf mehrerer Wochen zurück habe transportiren lassen, endlich dass sie das geschädigte Gut, dessen Abnahme der Cedant des Klägers verweigert hatte, erst nach geraumer Zeit verkauft habe. Von einer ausserhalb Contracts liegenden gewalthätigen Handlung, dolosen Vorbringung u. dgl., überhaupt von einem zur Begründung einer Schadensersatzklage geeigneten selbständigen Delict ist hier überall nicht die Rede, sondern lediglich von Verletzung der Contractspflicht, das Gut rechtzeitig und unbeschädigt abzuliefern. Sohn bleibt nur die Schadensersatzklage aus dem Frachtvertrag wegen Verlustes, wegen Verzögerung oder wegen Beschädigung. Auf Verzö-