

Bericht

einer

Minderheit der ständeräthlichen Kommission über den
Gesetzentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des
Frachtverkehrs auf Eisenbahnen.

(Vom 18. September 1874.)

Tit.!

Diejenige Minderheit, welche hiemit ihren Bericht erstattet, geht vorerst mit der in Ziffer I der Eingabe der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen vom 17. August 1874 gemachten Bemerkung einig, daß der Gesetzentwurf über den Frachtverkehr nicht genügend vorbereitet worden sei.

Es handelt sich in der That hier um Ordnung von Verhältnissen, zu deren vollständiger und allseitig richtiger Erfassung die genaue Kenntniß der gegenwärtigen Einrichtungen, Verträge, Reglemente und Rechtsnormen des Eisenbahn-Frachtverkehrs im In- und Auslande gehört. Diese genaue Kenntniß konnte für die vorberathende Behörde nur auf dem Wege kontradiktorischer Verhandlungen und Abhörungen von Eisenbahnverwaltungen und Vertretern des Handelsstandes, aber nicht in der einseitigen Weise, in welcher vorgegangen wurde, gewonnen werden.

Die Folge davon war, daß sich einerseits über sehr wesentliche Punkte, deren richtige Kenntniß zur Beurtheilung der Möglichkeit

des vom Bundesrathe in Aussicht gestellten Erfolges unumgänglich nothwendig ist, thatsächlich falsche Angaben eingeschlichen haben, und daß anderseits über eine Lebensfrage, welche sich beim richtigen Ueberschauen des Gesetzes sofort aufdrängt, nämlich die Stellung und Behandlung der auf schweizerischem Gebiet ausmündenden fremden Bahnen, gar nicht gesprochen ist.

In ersterer Beziehung verweisen wir auf pag. 11 der bundesrätlichen Botschaft, wo das schweizerisch-württembergische Reglement für den directen Güterverkehr vom 1. Januar 1864 und das österreichisch - bayerisch - schweizerische Reglement vom 1. Juni 1864 als Belege für die Richtigkeit der Ansicht des Bundesrathes gegeben werden.

Beide Reglemente sind nicht mehr gültig und seit mehrern, beziehungsweise mehr als einem Jahre durch neue ersetzt, zu welcher Aenderung gerade die in Ziffer 1, § 17 des vom Bundesrathe angeführten Reglementes enthaltenen Bestimmungen Veranlassung gegeben haben. Diese Bestimmungen sind in Folge dessen in den neuern Reglementen über den direkten Verkehr entweder einfach fallen gelassen, wie im württembergisch - schweizerischen vom 1. Juli 1873, oder durch das gerade Gegenteil ersetzt worden.

So bestimmt § 11 des schweizerisch-österreichisch-ungarischen, beziehungsweise bayerisch-schweizerischen Güterverkehrsreglementes vom 15. Februar 1870:

„Die schweizerischen Bahnverwaltungen können ihren Rückgriff auf die übrigen Verbandsverwaltungen in keinem Fall für einen höhern Entschädigungsbetrag nehmen, als sich derselbe nach den für die deutschen Bahnen geltenden Reglements bemißt.“
und § 16 der Uebereinkunft der Centralbahn mit der großherzoglich badischen Staatsbahn über den Betrieb der Verbindungsbahn vom 8. Juni 1874:

„Die Frage des Rückgriffes richtet sich jeweilen nach den im Gebiete derjenigen Bahn, auf welche Regreß genommen wird, geltenden Gesetzen und Reglementen dergestalt, daß ein Rückgriff ganz oder theilweise ausgeschlossen sein soll, wenn nach den Gesetzen und Reglementen derjenigen Bahn, welche nach diesem Uebereinkommen haftpflichtig sein würde, die Forderung des Reklamanten als ganz oder theilweise unbegründet erkannt werden müßte. Eine die Frage der Regresses der Bahnen untereinander in ihren Bereich ziehende gerichtliche Entscheidung ist hienach für die Bahnen nicht verbindlich.“

Auch von der französischen Ostbahn haben die deutschen Bahnen ähnliche Bestimmungen für den direkten Verkehr gefordert

und erhalten. Es mag jedoch hier sofort bemerkt werden, daß der deutsch-französische direkte Verkehr in Folge dessen wenig ausgebildet ist und der Modus der sogenannten Reexpedition, des Verkehrs von Bahn zu Bahn mit Abrechnung und Umkartirung überwiegt, wie dieß im schweizerisch-französischen Verkehr übrigens auch der Fall ist. Es ist somit nicht anzunehmen, daß die deutschen Bahnen, wie der Bundesrath glaubt, den direkten Verkehr unter den Voraussetzungen der Ziffer 1 des § 17 des schweizerisch-württembergischen Reglementes vom 1. Januar 1864 anknüpfen werden, sondern es muß als feststehend gelten, daß die deutschen Bahnen sich einem andern Regreß im direkten Verkehr, als nach dem eigenen Gesetze, nicht zu unterziehen gesonnen sind, bis und solange nicht die eigene Gesetzgebung mit der unsrigen übereinstimmend abgeändert, beziehungsweise die schweizerische mit der deutschen in Einklang gesetzt wird.

Solange also die bezügliche schweizerische Gesetzgebung eine härtere bleibt, müssen die schweizerischen Bahnen entweder den direkten Verkehr sistiren, oder sie haben die Folgen dieser härteren Gesetzgebung in unzähligen Fällen ohne entsprechendes Regreßrecht zu tragen; denn entweder machen sie von den in Art. 23 und 24, Ziffer 1 und 2 vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln Gebrauch, was in vielen Fällen gleichbedeutend ist mit Aufhebung des direkten Verkehrs, oder sie lassen dieselben im Interesse des direkten Verkehrs bei Seite und laden die volle Haftpflicht ohne Möglichkeit des entsprechenden Regresses auf sich selbst.

Einen weitem thatsächlichen Irrthum, der auf mangelhaftem Vorstudium beruht, enthält die Botschaft auf pag. 10, Alinea 3. Es wird da die Behauptung aufgestellt, daß Speditionshäusern an den Grenzstationen, insofern solche in Aussicht genommen würden, ein großer Theil der Einkünfte den Bahnen zufallen würde, daß deßhalb das Interesse der letztern sie schon davon abhalten müsse, solche Einrichtungen hervorzurufen. Die Botschaft hat aber wohlweislich verschwiegen, die Einkünfte aufzuzählen, welche den Bahnen durch die Dazwischenkunft des Speditors wegfallen. Soweit unsere speziellen Erkundigungen reichen, verlieren die Bahnen dadurch nichts und das Publikum bezahlt allein die Kosten an Geld und an Zeit. Sollte der Bundesrath darunter die Gebühren für Zollmanipulationen verstehen, so würden sicherlich die Bahnen dankbar sein, wenn ihnen sowohl die bezügliche Einnahme als auch die Ausgabe abgenommen würde.

Die Frage, wie die auf Schweizergelände einmündenden fremden Bahnen zum Gesetze gestellt werden sollen, und welchen Einfluß auf die Beziehung derselben zu unserm Lande eine rationelle, be-

ziehungsweise irrationelle Lösung dieser Frage haben müsse, werden wir bei Behandlung einzelner Artikel näher zu besprechen veranlaßt sein.

Wir behaupten also, es sei in diesen beiden Richtungen der Gesetzesentwurf nicht gründlich vorherberathen. Wir behaupten des Fernern, daß in einer Hauptrichtung, in welcher eine gründliche Vorberathung gewaltet hat, vom Bundesrathe ein irriger Schluß gezogen worden sei. Unter einläßlicher und sachkundiger Begründung kommt der Bundesrath dazu, die von ihm für konzedirte Transportanstalten vorgeschlagenen Gesetzesbestimmungen als zu weit gehend, zu gefährlich und zu hart für die eidgenössische Post zu finden und ein besonderes, milderes Gesetz für die letztere Anstalt einzubringen.

Man mag nun diese Materie von dem Standpunkt des Monopols oder der Versicherungsidee, oder vom Standpunkt der thatsächlichen Verhältnisse ansehen, so kommt man zu dem Schlusse, daß die meisten angegebenen Gründe in wenigstens ebenso hohem Grade für die Maßregelung der Post, wie für diejenige anderer Anstalten sprechen, und daß deßhalb, wenn diese ausnahmsweise Behandlung für die vom Bund betriebene Anstalt als zu hart und unbillig erfinden wird, dieß den Bundesrath zu dem Schlusse führen sollte, nicht die Post von dem Gesetze abzutrennen und besondere mildere Behandlung für diese Anstalt zu beanspruchen, sondern das Frachtgesetz von dem für die Post vindizirten Standpunkte noch einmal anzusehen und die für die Post verlangten und als billig erachteten Milderungen auch den übrigen Anstalten zu Gute kommen zu lassen. Es sprechen nun sowohl der Mangel an gehörigem Vorstudium, als die Abtrennung der Post für eine Rückweisung. Eine Rückweisung wäre um so zweckmäßiger, als bei genauerer und unparteiischer Prüfung der dem deutschen Reichsgesetzes-Entwurf beigegebenen Motive man sich des Eindruckes nicht erwehren kann, daß die Differenzen, welche zwischen den beiden Gesetzes-Entwürfen noch bestehen, bei einem internationalen Congresse wohl eher zu Gunsten des deutschen Entwurfes entschieden werden dürften, und daß die Voraussetzung des Herrn Redactors und der Mehrheit der Commission, die deutsche Gesetzgebung, welche unserm Entwurfe bis zu einem gewissen Punkte gefolgt ist, werde schließlich die weiter nöthigen Schritte zu ganzlichem Anschlusse ebenfalls thun, sich als irrig erweisen könnte.

Der schweizerische Entwurf hat seine Achillesferse darin, daß er über die Grenzen des Landes hinaus regiert, deßwegen unbilliges und unmögliches vorschreibt, in gewissen Contraventionsfällen Strafen dekretirt, die der Bundesrath selbst als unverschuldet anerkennt,

und dieß alles im einseitigen Interesse des Handelsstandes, welcher in dieser Frage als Partei den Transportanstalten gegenübersteht, deren legitime Interessen in jeder Beziehung als gleichberechtigt zu gelten haben. Der deutsche Entwurf trägt letzteren bessere Rechnung und steht deshalb auf dem bessern Rechtsboden. Es ist darum eher wahrscheinlich, daß die Schweiz auf einer allfälligen Conferenz sich dem deutschen Standpunkt nähern werde, als umgekehrt.

Insofern der Antrag auf Rückweisung keinen Anklang in der Versammlung fände, stellt die Minderheit zu folgenden Artikeln die nachstehenden Gegenanträge:

Ad Art. 1. In erster Linie: Anschluß an das deutsche Reichsgesetz unter folgender Redaction des letzten Satzes des ersten Alinea:

„Zur Abschließung von Frachtverträgen mit Weiterbeförderung auf nicht schweizerischen Bahnen sind die schweizerischen Transportanstalten nur insoweit verpflichtet, als mit denselben die nöthigen Vereinbarungen getroffen sind.“

In zweiter Linie: Anschluß an Art. 13 des Gesetzesentwurfes betreffend das Postregal:

„Zur Abschließung von Frachtverträgen mit Weiterbeförderung auf nicht schweizerischen Bahnen sind die schweizerischen Transportanstalten nur insoweit verpflichtet, als sie mit denselben für bezügliche Sendungen in regelmäßigem Verkehr stehen.“

Der bundesrätliche Entwurf bestimmt, daß die Eingehung des Frachtgeschäftes zur Beförderung von Gut auf einer ausländischen Bahn, mit welcher die schweizerische Bahn in einem regelmäßigen Verkehre steht, von dieser letztern nicht verweigert werden dürfe; die Mehrheit der Commission verschärft diese Bestimmung, indem sie den „regelmäßigen Verkehr“ einfach auf „Verkehr“ hinuntersetzt.

Nun sind aber diese beiden Fassungen, wenn auch in etwas verschiedenem Grade, einestheils gleich unbestimmt und anderntheils zusammengehalten mit andern Bestimmungen des Gesetzes in gleicher Weise dazu angethan, die Entwicklung des direkten Verkehrs sowohl, als desjenigen von Bahn zu Bahn zu stören und zu hindern.

Im Verkehr, zuweilen auch im regelmäßigen Verkehr in einzelnen Richtungen, sind die meisten Bahnen untereinander. Für concurrenzirte Massenartikel, z. B. Steinkohlen oder Eisen u. s. w., existiren Spezialtarife und Vereinbarungen, die sich über weite Eisenbahnstrecken verbreiten, welche in Bezug auf andere Trans-

porte durchaus nicht in unmittelbarem Verkehre stehen. Bezüglich anderer Artikel finden wir das gleiche. Krapp und Garancin z. B. gehen mittelst Spezialtarif von Genf nach Berlin über die Berlin-Anhaltbahn, Seide von Luzern, Zürich, Chur nach Crefeld über die Rheinische Bahn und die Hessische Ludwigsbahn, Zinkblech von Rudzinitz in Schlesien nach Basel über die niederschlesisch-märkische und oberschlesische Bahn, ohne daß irgend ein anderer direkter Verkehr zwischen diesen genannten Bahnen und den schweizerischen gepflogen wird. Durch die bundesrätliche wie durch die commissionale Fassung würden die schweizerischen Eisenbahnen nun gezwungen, das Frachtgeschäft für alle Waarengattungen à forfait mit voller Haftpflicht bis an's Ende des Transportes, auf solchen ausländischen Transportstrecken, mit welchen ein derartiger Verkehr besteht, zu übernehmen, ohne daß eine Sicherheit für die schweizerischen Bahnen vorhanden ist, dieses Frachtgeschäft zu Ende führen zu können. „A l'impossible nul n'est tenu“, gegen diesen Satz, der in erster Linie in einem solchen Gesetze gelten sollte, verstößt in hohem Maße der Art. 1, wenn die Redaction der Commission angenommen wird.

Das deutsche Gesetz und das Postregalgesetz stehen in dieser Beziehung auf dem richtigen Boden und zwar nicht nur in rechtlicher sondern auch in materieller Beziehung. Es stellen dieselben keine Forderung an die Transportanstalt, welche sie möglicherweise nicht erfüllen, gegen deren Risiko sie sich nicht schützen kann; es regieren dieselben nicht in fremde Länder hinein, sondern diese Gesetze gehen von dem einzig richtigen Standpunkte aus, daß eine inländische Transportanstalt nur dann gehalten sein könne, den Weitertransport auf ausländischen Bahnen zu übernehmen, wenn eine bezügliche Vereinbarung besteht. Das deutsche Gesetz gibt zwar in § 19 der Aufsichtsbehörde das Recht, einen durchgehenden Verkehr auch auf außerdeutschen Bahnen zu verlangen, allein nur insoweit diese bereit sind, den Verkehr einzugehen und nur für die Dauer der Bereitwilligkeit derselben, nach gleichen Grundsätzen zu verfahren. Wenn eine solche Bestimmung beigefügt werden will, hat die Minderheit nichts dagegen einzuwenden.

Die Argumente, welche von der Mehrheit der Commission geltend gemacht werden, um die weitgehende Bestimmung zu begründen, können nicht als stichhaltig angesehen werden. Es stützt sich dieselbe:

- 1) auf das thatsächliche Monopol;
- 2) auf die Erbschaft der Verpflichtungen der Post, welche die Eisenbahnen zu übernehmen haben.

Was nun das Monopol anbetrifft, so stimmt die Minderheit vollständig der bezüglichen Auseinandersetzung in den Motiven zum deutschen Reichsgesetze, pag. 71, bei. Es lautet dieselbe:

„Die Vertragsfreiheit, welche allerdings im Allgemeinen jeder Gewerbetreibende, — und ein Solcher ist auch die Eisenbahn —, für sich beanspruchen kann, findet in der Vertrags-Unfreiheit, in welcher das Publikum der Eisenbahn in Bezug auf den Transportverkehr gegenübersteht, ihren Regulator.

„Diese Vertrags-Unfreiheit ist eine Folge des den Eisenbahnen für das Transportwesen zustehenden thatsächlichen Monopols, welches auf einem in die Eigenthumsrechte Einzelner tief eingreifenden Privilegium beruht und in seiner Ausübung von so weit tragender Wirkung ist, daß ein Gegenschutz für diejenigen nothwendig wird, welche dem Zwange des Monopols unterworfen sind.

„Die Rücksicht auf das allgemeine Interesse berechtigt und verpflichtet die gesetzgebende Gewalt, diesen Gegenschutz in dem Erlaß allgemeiner Vorschriften über das Transportwesen und die dabei den Eisenbahnen zustehenden Rechte, wie über die unabhängig von ihrem Willen ihnen obliegenden Verpflichtungen eintreten zu lassen.

„Hieraus rechtfertigt sich die Beseitigung jeder Willkür der Eisenbahnen in der Annahme von Personen und Gütern, die Fixirung der Zeit, der Ausführung des Transports und die Regelung der Haftpflicht in Bezug auf Innehaltung dieser Zeit und Ablieferung des Gutes, sowie endlich das Verbot und die Ungültigkeits-Erklärung aller im Gesetz bezw. den Reglements nicht ausdrücklich gestatteten bezw. auf Umgehung der bestehenden Vorschriften abzielenden Erklärungen und Vereinbarungen.“

Die deutsche Gesetzgebung macht von diesen Schlüssen, über welche wir alle einverstanden sind, die richtigere Anwendung. Sie dehnt die Folgen des Monopoles nicht weiter aus als eben das Monopol reicht und läßt da, wo das Monopol seine Kraft verliert, auch die entsprechenden Pflichten aufhören. Es ist der Minderheit zu ihrem Bedauern unmöglich, der schweizerischen Behörde zuzustimmen, welche von diesen fundamentalen Verkehrs- und Rechtsgrundsätzen abweicht.

Und nun das Argument, welches sich darauf basirt, daß die Eisenbahnen an die Stelle der Post getreten sind! Das Postregalgesetz vom 4. Juni 1849 enthält durchaus keinerlei Verpflichtung der Post zur Weiterbeförderung in's Ausland; es muß der Commissionsmehrheit überlassen bleiben, des Näheren zu begründen, mit welchem Rechte sie die den Eisenbahnen in dieser Richtung zu-

gemuthete Verpflichtung aus dem von der Post übertragenen Mandate der Personen- und Stückgutbeförderung hergeleitet hat. Es wird ebenso schwierig sein, herauszufinden, was wohl der hohe Bundesrath dabei gedacht hat, als er für die eidgen. Post selbst, welcher das rechtliche Monopol zusteht, die Grenzen der dem Monopole entgegenstehenden Pflichten analog mit dem deutschen Gesetze und mit den allgemein geltenden, der Gerechtigkeit und Billigkeit entsprechenden Rechtsnormen gezogen und daneben im gleichen Augenblicke für die andern Transportanstalten, welche das rechtliche Monopol nicht besitzen, deren faktisches Monopol jedenfalls im internationalen Verkehr sehr bestritten und im nationalen nicht unbestritten ist, eine andere Elle, andere ausnahmsweise Grundsätze aufgestellt hat, die weder gerecht noch wohlthätig sind. Das begreife wer kann. Die Minderheit kann es nicht.

Wir haben gesagt, daß unter der Herrschaft des neuen Gesetzes, wenn dasselbe nach der commissionalen Fassung angenommen wird, die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nicht gefördert, sondern gehemmt und gestört werde.

Das neue Gesetz verpflichtet in seinem Art. 1 die schweizerischen Bahnen zur Uebernahme von Transporten jeglicher Art auf unbestimmte Strecken im Ausland, beziehungsweise vom Ausland, und zwar nicht mehr als Frachtführer, sondern als Uebernehmer à forfait mit voller Haftpflicht bis zur Destination nach schweizerischem Gesetz. Dieses schweiz. Gesetz ist nun aber zugestandenermaßen in jeder Beziehung schärfer als das deutsche Gesetz und in verschiedenen Richtungen härter als das weitgehende französische. Der Verkehr von Bahn zu Bahn mit Unterbrechung der Verantwortlichkeit, das System der Reexpedition ist darin mit keiner Silbe berücksichtigt, es muß ein Speditor dazwischen treten, wenn die Verantwortlichkeit unterbrochen werden soll.

Für längere Distanzen wird kein größerer Spielraum für Verspätung gegeben, beziehungsweise kein kleinerer Bruchtheil der stärkern Frachtsumme für die gleiche Verspätung zugelassen. Für Déchet de route, natürlichen Decalo, Leccage u. s. w., sollen die schweiz. Bahnen einzustehen haben, für alles was 1^o/_o über das Facturagewicht ist bei trockenem, 2^o/_o bei nassem Gut, gleichviel ob die Waaren 200 Stunden herkommen oder 20, gleichviel ob im Sommer oder Winter. Die schweiz. Bahnen sollen nach dem Wortlaute des ursprünglichen Frachtbriefes haften, gleichviel ob derselbe im Auslande ohne ihr Wissen und Willen erneuert und geändert worden ist oder nicht, gleichviel ob sie eine Kenntniß davon haben oder nicht.

Es braucht wahrlich keiner großen Geschäftskenntniß, um voraussehen zu können, daß gute und sorgsame Verwaltungen sich nicht veranlaßt sehen werden, ihre Verantwortlichkeit sogar von Bahn zu Bahn, nicht auf weitem Strecken als nöthig auszudehnen und den Speditoren die Vermittlung zu überlassen.

Was den direkten Verkehr anbetrifft, so ist in erster Linie darauf aufmerksam zu machen, daß es auf einer vollständigen Mißkennung der Natur und des Zweckes des direkten Verkehrs beruht, wenn die Mehrheit der Commission sich auf pag. 22, Absatz 2 dahin äußert, daß im direkten Verkehr Revision der übernommenen Sendung in weitem Umfang üblich sei und daß eine solche durch Verständigung der Eisenbahnen leicht allgemein durchgeführt werden könne.

Der Zweck des direkten Verkehrs, namentlich bei Wagenladungen, also dem Hauptverkehr, ist Verminderung der Revision und der damit verbundenen Kosten und Zeitverluste, Uebergehen des beladenen Waggons ohne Umladen und Nachwägen auf die andere Bahn.

Man braucht kein Prophet zu sein, um vorauszusagen, daß dieser Verkehr, der für das Publikum in erster Linie von Nutzen war, angesichts der Art. 23 und 24, Ziffer 1 und 2 nicht ausgedehnt werden kann, daß er sogar nach der Ansicht und der Absicht der Mehrheit wieder in den Verkehr von Bahn zu Bahn mit voller Revision und Bezahlung der bezüglichen Mehrkosten durch das Publikum umgewandelt werden wird.

Und schließlich noch das Verhältniß zu den fremden Bahnen.

Es bedarf nach Ansicht der Minderheit nur einiger wenigen Fragen, um die Schwierigkeit der Lage in dieser Beziehung zu kennzeichnen:

„Gedenkt man z. B. die elsäß-lothringischen Bahnen zu direkten Uebernahmen von Transporten nach den belgischen und holländischen Bahnen; die österreichischen Bahnen zu solchen nach den rumänischen und türkischen, mit welchen sie im Verkehr stehen, anhalten zu können und dieselben für diese Transporte eventuell nach schweiz. Gesetz haften zu lassen?

„Gedenkt man der elsäßisch-lothringischen Bahn das Wagenraumsystem, das nach unserm Gesetz nicht mehr möglich ist, auf „Schweizergebiet zu untersagen?

„Gedenkt man alle Frachtverträge aus Deutschland und Frankreich, welche nach dortigen Gesetzen valid, aber mit unserm Gesetze nicht übereinstimmend sind, als ungültig zu erklären, soweit „das letztere der Fall ist u. s. f.“

Die Minderheit glaubt, man habe die Macht nicht dazu, und behält sich vor, in dieser Beziehung mündlich ihre Ansicht zu begründen. Zugleich aber erachtet sie es als Pflicht, hier laut und bündig die Ansicht auszusprechen, daß sie es als eine für unsere Eisenbahnverhältnisse und die gesunde Entwicklung derselben geradezu verderbliche Politik ansehen müßte, wenn der Versuch gemacht werden wollte, großen einmündenden Bahnen, von deren Mitwirkung die Frequenz und Alimentation des schweizerischen Netzes theilweise abhängt, unter das caudinische Joeh des neuen Gesetzes zu beugen.

Darum verlasse man den Boden der Willkür und des Zwanges und begehe wieder den Boden des Rechtes und der Freiheit, auf welchem allein Ersprößliches für alle gedeihen kann. Man verbleibe mit der Gesetzgebung innert den Grenzen des eigenen Landes, damit man nicht in den Fall komme, wissentlich die eigenen Landeskinder für die Fehler anderer strafen zu müssen, und wähle den Weg der Vereinbarung und der internationalen Conferenz, wenn man der Ansicht ist, wie wir es auch sind, daß einheitliche Gesetzesbestimmungen noth thun und auf diesem Wege gefunden werden können.

Ad Art. 4. Antrag: Absatz 3 und 4 zu streichen.

Zur Begründung dieses Antrages lassen wir einfach den Bundesrath selbst sprechen. Es sagt derselbe auf pag. 3 der Botschaft zum Postregalgesetz:

„Die in Art. 4 enthaltenen Bestimmungen über Zollangaben würden für die Post bei eintretenden Verzollungsanständen eine reiche Quelle von Streitigkeiten werden. Uebrigens sind die Postbüreaux, vorab die mittlern und kleinen Büreaux, nicht in der Lage, über den stets wechselnden Detail der Zollvorschriften des Auslandes sichere Auskunft zu ertheilen und liegt überhaupt der auswärtige Zolldienst außer dem Bereiche des Postdienstes. Immerhin wird die Postverwaltung den größern Postbüreaux die gefällige Auskunfterteilung der Zollvorschriften an Versender zur Pflicht machen, ohne aber in Sachen eine Verantwortlichkeit zu übernehmen.“

Die Minderheit ist ganz hiemit einverstanden, kann aber wiederum nicht einsehen, warum das, was für den Postbeamten gilt, für den Eisenbahnangestellten nicht gültig sein solle.

Ad Art. 21, Ziffer 1. Antrag:

„Für Gewichtsmängel kann die Vermuthung ausbedungen werden, daß dieselben, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaften der Güter

oder der Witterungsverhältnisse gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden sind.

Der Prozentsatz, welcher durch das Reglement festzusetzen ist u. s. f. berechnen.

Alinea 3 fällt weg und 4 lautet nach Bundesrath.

Der Redaktor des Gesetzes gibt auf pag. 25 und 26 seiner Motive eine ganz gute Begründung zu der obigen Abänderung. Der ursprüngliche Entwurf enthielt darum auch keinen festen Prozentsatz und es ist ein solcher erst auf den Wunsch des Handelsstandes aufgenommen worden.

Wir bestreiten nun durchaus nicht die Wünschbarkeit für den Handelsstand, nicht mehr als 1^o/_o beziehungsweise 2^o/_o für natürlichen Decalo bei trockenem beziehungsweise nassem Gute sich anrechnen lassen zu müssen und könnten es noch durchgehen lassen, insofern es sich bloß um die begrenzten schweizerischen Transportstrecken und Fristen handelte. Allein bei der ausgedehnten Haftpflicht, die das Gesetz vorschreibt, wäre das, was für den internen Transport passiren könnte, offenbar ungerecht; zudem wird jeder Waarenkundige zugeben, daß 1^o/_o beziehungsweise 2^o/_o auch für schweizerische Strecken für einzelne Artikel notorisch zu tief gegriffen ist. So werden in § 67, Ziffer 8 des neuesten deutschen Reichsreglementes conform mit § 120, Ziffer 7, des schweizerischen Transportreglementes vom 8. Mai 1874, für eine Reihe trockener Artikel mit allem Recht 2^o/_o gestattet. Solche detaillirte Bestimmungen gehören eher in das Reglement, wohin wir sie zu verweisen beantragen.

Ad Art. 21, Ziffer 6. Streichung und Verweisung in's Reglement, eventuell Aufnahme der Ziffer 5 des § 120 des schweiz. Transportreglementes vom 8. Mai 1874, lautend:

„Die Eisenbahn haftet hinsichtlich derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen vom Versender beziehungsweise vom Empfänger besorgt wird, auch nicht für das von diesem auf dem Frachtbrief angegebene Gewicht, beziehungsweise bei denjenigen Gütern, deren Gewicht nach Normalgewichten oder Probewägungen bestimmt wird, für die angegebene Stückzahl, insofern nicht auf Verlangen des Versenders, dem gegen Entrichtung der daraus erwachsenden Kosten, beziehungsweise der Waaggebühr zu entsprechen ist, eine besondere Nachwägung beziehungsweise Nachzählung durch die Bahnverwaltung stattgefunden hat.“

Die Ziffer 6 enthält entweder zu viel oder zu wenig. Entweder man will damit das jetzige Wagenraumtarifsystem, laut

welchem der Versender beziehungsweise Empfänger Auf- und Abladen besorgt und die Bahn keine Controle übt, sich auch aller Garantie entschlägt, reglementiren oder unmöglich machen, dann sagt der Artikel nicht genug; oder aber man hat bloß die Manipulation des Auf- und Abladens im Auge, dann erscheint diese Rechtsvermuthung als unnöthig, denn die Verschuldung des Absenders beziehungsweise Empfängers, welche durch mangelhaftes Auf- oder Abladen entsteht, fällt auch ohne Rechtsvermuthung zu seinen Lasten.

Nach Ansicht der Minderheit ist diese Ziffer 6 dem Wagenraumarif-System nach elsäß-lothringischer Manier nicht angepaßt und so wenig wir für letzteres schwärmen, ist die Frage doch von einer solchen Wichtigkeit, daß sie nicht ohne Noth mit einer überflüssigen Rechtsvermuthung durchgeschnitten zu werden braucht.

Ad Art. 24, Antrag: Streichung von Alinea 2.

Diese Bestimmung ist vielleicht zu entschuldigen, wenn man dieselbe auf den innertschweizerischen Transport anwendet, wo sämtliche Bahnen dem gleichen Gesetze unterworfen sind, allein auf den internationalen Verkehr angewandt, wird sie zur schreienden Ungerechtigkeit.

Die ausländischen Bahnen haben meistens gesetzlich das Recht, beim Ausgange neue Frachtbriefe auszustellen.

So ist, um nur ein Beispiel zu nennen, ein bekanntes Verhältniß folgendes:

In Belfort spedirt die französische Ostbahn die von ihr nach der Schweiz übernommenen Waaren unter Begleitung eines sogenannten Sammelfrachtbriefes über die Elsaß-Lothringerbahn an ihren offiziellen Agenten in Basel. Es fertigt dieser letztere neue Frachtbriefe aus und übergibt dieselben mit der Waare der Centralbahn, die eine Kenntniß vom Originalfrachtbrief weder gehabt hat, noch haben kann. Nach dem neuen Gesetz haftet nichts destoweniger die schweizerische Bahn für den Inhalt dieser Frachtbriefe.

Die Minderheit erachtet dieses Alinea als eines der schlechtesten und willkürlichsten im ganzen Gesetzesentwurfe und trägt auf Streichung an.

Bern, den 18. September 1874.

Köchlin,
als Minderheit.



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

**Bericht einer Minderheit der ständeräthlichen Kommission über den Gesetzentwurf
betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs auf Eisenbahnen. (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	85-97
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 343

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.