

Schlagbaum-Gebühren, welche weit höher sind als die in Frage stehenden Ohmgebühren, und die im gleichen Verhältnisse abgeschafft oder herabgesetzt werden sollten, da die Verträge diese Eventualität vorsehen.

Bern, den 13. Juli 1865.

Der französische Berichterstatter:  
Fr. Corboz.

---

## B e r i c h t

der

nationalrätlichen Kommission, betreffend Einführung von Nachtzügen auf den Eisenbahnen.

(Vom 11. Juli 1865.)

---

Tit.!

Sie haben den Bericht des Bundesrathes d. d. 30. Juni l. J. über die Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen an unsere Kommission zur Begutachtung und Berichterstattung gewiesen.

Der bundesrätliche Bericht liegt in Ihren Händen; der geschichtliche Verlauf der Sache kann daher in gedrängter Kürze abgewandelt werden, und es mögen nachstehende Bemerkungen genügen.

Wiederholt erhielt der Bundesrath die Einladung, sich für Einführung von Eisenbahn-Nachtzügen bei den Eisenbahnverwaltungen zu verwenden, und solche Verhandlungen haben auch wiederholt stattgefunden, leider aber bis zur Stunde ohne ein Resultat zu erzielen. Die Schlußstelle des bundesrätlichen Berichtes ist in einer Weise betont, daß man beinahe anzunehmen versucht ist, er habe die Angelegenheit vorerst als hoffnungslos aufgegeben, zwar mit der Bemerkung, eine günstigere Stimmung, einen günstigeren Anlaß abzuwarten, um ein

erwünschtes Ziel anzustreben. Ihre Kommission ist dagegen der Ansicht, daß mit Zuwarten dem öffentlichen Dienst nicht geholfen ist und daß bei der Dringlichkeit des Gegenstandes in Sachen weiter vorgeritten werden muß.

In Wahrheit ist die Sache dringlich, wenn konstatirt werden kann, daß bei der Posteinrichtung ohne Eisenbahnen die Postgegenstände und Reisenden ihr schweizerisches Reiseziel früher erreichten, als heut zu Tage mit den Eisenbahnen, und zwar weil diese 10 Uhr Abends ihre Züge anhalten und kaum früher als 5 Uhr Morgens wieder beginnen, resp. sie in Kurs setzen. Daraus folgt, daß Briefe und Reisende liegen bleiben und ihren Weg an den Hauptorten der Centralschweiz mit den Morgenzügen, Postdampfern etc. nicht fortsetzen können; wir verweisen hierüber auf die Beispiele, wie sie im bundesrätlichen Bericht aufgeführt sind. \*)

Nicht nur dem schweizerischen internen Postverkehr, sondern auch dem Transitverkehr sind solche Zustände im höchsten Grade nachtheilig, und letzterer wird dadurch immer mehr zum großen Nachtheil von den natürlichen Linien, die durch die Schweiz vorgezeichnet sind, abgeleitet. Rings um die Schweiz bestehen ununterbrochene Nachtzüge, und es liegt in der Natur der Dinge, daß für den Brieftransit vorzugsweise diese benutzt werden und die Reisenden ebenfalls diesen sich zuwenden.

Es ist nach Ansicht der Kommission ein Gebot der Zeit, einen solchen Zustand zu beseitigen; das verkehrsbedürftige Publikum darf mit Recht Abhülfe erwarten. Das Postdepartement wird durch die finanzielle Nachhülfe, die es den Eisenbahnen bereitwillig gestatten wollte, anfänglich wenigstens einige materiellen Einbußen erleiden, die Eisenbahnen dagegen dürften gar bald mit den Subsidien ihre Konvenienz dabei finden, namentlich wenn sie, was nach Ansicht der Kommission wenigstens anfänglich gestattet werden könnte, zu gemischten Nachtzügen ermächtigt werden.

Die Kommission hofft und erwartet, es werde dem Bundesrath gelingen, in irgend einer Form ein wünschbares Ziel zu erreichen; das Bedürfniß des innern Verkehrs mahnt dazu; die geographische Lage der Schweiz unterstützt dieses Bestreben ganz vorzüglich, indem die großen Nachbarstaaten und die hinter ihnen gelegenen Länder für den gegenseitigen Verkehr zum großen Theil auf die schweizerischen Linien gewiesen sind und verbesserte Einrichtungen den Transit von Reisenden und Waaren an sich ziehen, und den Eisenbahnen sowie der Post wesentliche Einnahmen zuführen werden.

Es ist bereits erwähnt und im bundesrätlichen Bericht einläßlich hervorgehoben, daß die bisherigen Verhandlungen zu keinem befriedigenden

---

\*) Siehe Seite 60 hievon.

Ziele geführt haben. In Verhandlung waren zwei Projekte; in den vorgelegten Tabellen sind sie mit Nr. 1 und 2 bezeichnet. Projekt Nr. 1 erscheint der Kommission als das Minimum einer Nachtkurs-Einrichtung, gewissermaßen eine Ergänzung der Tageskurse, aber immerhin ein wohlthätiger Anfang zu Besserem. Das Projekt ging nämlich dahin, Postgegenstände, die zur Zeit Abends zirka 10 Uhr in Aarau und Olten liegen bleiben, auf folgende Weise nach den größern Centren zu befördern:

Abgang von Basel, Zürich, Luzern, Bern und Neuenburg nach Ankunft der letzten Züge um 11 Uhr Abends und Ankunft um 4 Uhr Morgens mit Kreuzung in Olten. Auf diese Weise würden die ersten Morgenzüge nach allen Seiten benutzt werden können.

Man hätte glauben sollen, ein Projekt, wie das vorbeschriebene, würde auch bei den beiden beteiligten, resp. in Anspruch genommenen Bahnen Anklang finden, nachdem eine Entschädigung von Fr. 400 per Bahnkilometer vom Postdepartement zugestanden war; allein dem war nicht so. Die schweizerische Nordostbahn genehmigte zwar die Vereinbarung für ihre 50 Kilometer Linie gegen die Entschädigung von Fr. 20,000 jährlich, die schweizerische Centralbahn dagegen verweigerte sie durch Beschluß des Verwaltungsrathes für seine 215 Kilometer und für die Entschädigung von Fr. 86,000, indem derselbe Bedingungen stellte, die vom Bundesrath nicht angenommen werden konnten, wie Sie aus seinem Berichte ersehen.

Auf dieses hin wurde Projekt Nr. 2, und zwar in Konferenzen, an welchen auch die übrigen schweizerischen Bahnen Theil nahmen, verhandelt. Dieses Projekt entspräche allen billigen Wünschen, indem durchgehende Nachtkurse von einem Ende der Schweiz zum andern sich an die deutschen, französischen und italienischen Bahnen, Dampfer und Postwagen anschließen würden. Gerne heben wir hervor, daß alle Bahnen, mit Ausnahme der Westbahn, sich bereit erklärt hatten, zu annehmbaren Bedingungen zur Ausführung dieses Planes mitzuwirken. Die Entschädigungsforderung der Westbahn war aber der Art, nämlich Fr. 437,317 per Jahr, daß nicht daran gedacht werden durfte, auch nur von ferne darauf einzugehen. Die Kommission theilt hierin die Ansicht des Bundesrathes, und wenn sie auch die schwierige Lage dieser Bahn zu berücksichtigen geneigt ist, so muß sie doch diese Forderung allzu überspannt und trotz der speziellen Kostenberechnungen für ungerechtfertigt finden, und sie den eigenen Interessen der Bahn nicht minder als denen des allgemeinen Verkehrs für nachtheilig halten.

Wir könnten hier unsern Bericht mit unserm Antrag schließen; allein die Kommission, die sich mit aller Entschiedenheit für Einführung der Nachtkurse so oder so ausdrückt, mußte sich die Frage stellen: Was soll bei beharrlicher Renitenz der einzelnen Bahnen weiter geschehen? welche Rechte hat der Bund gegenüber den Eisenbahnen?

Das Eisenbahngesetz vom Jahr 1852 legt den Bahnen im Art. 8 die Verpflichtung der unentgeltlichen Beförderung der Posteffekten auf.

Art. 13 des gleichen Gesetzes regulirt die Vorschriften für den Anschluß von Bahn zu Bahn.

Im Art. 6 werden die Eisenbahnen als öffentliche Werke erklärt und ihnen das Recht der Expropriation zugestanden.

Zwischen Bund und Bahnen besteht ein Vertragsverhältniß: Konzeßion, Schutz und Ueberlassung des Transportes der Reisenden, des Militärs, Freiheit der Angestellten, einerseits; freie Beförderung der Postgegenstände anderseits.

Es entsteht hier nun die Frage: Wie und wann findet diese Beförderung statt, und wer regulirt sie?

Das Postdepartement ist ein selbstständiger Administrationszweig der Eidgenossenschaft; es repräsentirt den Bund in diesem Gebiet, regulirt die Postkurse im Dienst des Publikums, und da Art. 8 ihm keinerlei Beschränkung in den Weg legt, so liegt die Vermuthung nahe, es stehe dem Bund das Recht zu, die Nachtkurse, die in Frage sind, ohne Weiters zu fordern.

Die bisherige Praxis ist gegen diese Anschauungsweise, Ihre Kommission zum Theil ebenfalls; eine Minderheit hingegen findet sie zur Zeit allermindestens fraglich und möchte sie gerne vom juridischen Standpunkt aus erörtert sehen. Der Gegenstand ist von bedeutendem Belang, und die Feststellung eines Rechtszustandes kann beiden Theilen nur erwünscht sein, indem damit Konflikte oder wenigstens Weitsläufigkeiten beseitigt werden. Die Kommission stellt zwar in dieser Richtung keinen Antrag, indem sie bloß die Aufmerksamkeit des h. Bundesraths darauf zu lenken beabsichtigt.

Endlich möchten wir die hohe Versammlung auf eine Andeutung im bundesrätlichen Bericht hinweisen: es betrifft dies die Betheiligung des Departements des Innern punkto Kosten; die Kommission glaubt nicht unerwähnt lassen zu dürfen, daß dem Postdepartement kaum eine Mehrausgabe über 100,000 à 120,000 Fr. zugemuthet werden dürfe; sofern diese Summe nicht ausreicht, dürfte es gerechtfertigt sein, dem Staat eine materielle Betheiligung unter dem Schirm von Art. 21 der Bundesverfassung zuzumuthen.

Die Kommission stellt den Schlußantrag:

Der Bundesrath wird eingeladen, die Verhandlungen mit den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen neuerdings aufzunehmen, und bei beharrlicher und übertriebener Begehrlichkeit Mittel und Wege ausfindig zu

machen, denselben entgegen zu treten, um die Einführung von Nachtzügen zu ermöglichen.

Bern, den 11. Juli 1865.

Die Mitglieder der Kommission:

**Jenny.**  
**von Arx.**  
**Revel.**  
**Henggeler.**

Ein Mitglied der Kommission, Hr. Friderich von Genf, war abwesend.

---

*Note.* Die Bundesversammlung hat die Wiederaufnahme der Verhandlungen mit den Eisenbahnverwaltungen beschlossen. (Siehe eidg. Gesetzsammlung, Band VIII, Seite 459.)

---

## **Bericht der nationalrätlichen Kommission, betreffend Einführung von Nachtzügen auf den Eisenbahnen. (Vom 11. Juli 1865.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.09.1865
Date	
Data	
Seite	471-475
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 877

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.