

Schweizerisches Bundesblatt.

XIV. Jahrgang. III. Nr. 54. 22. November 1862.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.
Einzufügungsgebühr pro Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (S. Hünerwadel) in Bern.

B e r i c h t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das
Transportwesen auf den schweizerischen Eisenbahnen.

(Vom 7. November 1862.)

Titel.

Unterm 14. Dezember 1860 übermittelte uns der schweizerische Ständerath eine Anzahl Petitionen von Handelshäusern mehrerer Kantone, betreffend den Waarentransport auf den schweizerischen Eisenbahnen, mit der Einladung, über die in dieser Angelegenheit zu treffenden Maßnahmen Bericht zu erstatten.

In theilweiser Vollziehung dieses Auftrages ertheilten wir sodann dem schweizerischen Ständerathe mit Bericht vom 10. Juli 1861 (Bundesblatt 1861, Band II, Seite 436) vorläufige Aufschlüsse über den Stand der Angelegenheit, wobei wir uns vorbehielten, später einlässlicheren Bericht darüber zu erstatten.

In diesem vorläufigen Berichte war bereits eines neuen, von der Direktion der Nordostbahn ausgegangenen Transportreglements erwähnt, mit der Andeutung, daß die Einführung desselben jedenfalls als eine wesentliche Verbesserung im Eisenbahntransportwesen betrachtet werden könne.

Wir fügten bei, daß es bei dieser Sachlage am zweckmäßigsten sein dürfte, den Erfolg der eingetretenen Reformen abzuwarten, um, gestützt auf die dießfälligen Erfahrungen, beurtheilen zu können, in wiefern

dieselben den allgemeinen Interessen genügen, und welche Verbesserungen noch anzustreben seien.

Die ständeräthliche Kommission erklärte sich in ihrem Berichte vom 25. Juli 1861 (Bundesblatt 1861, Band III, Seite 19) mit der Anschauungsweise des Bundesrathes einverstanden, und beantragte im Weiteren, „vom Bundesrathe einen vollständigen Bericht einzuverlangen über den Zustand der von den schweiz. Eisenbahnverwaltungen angenommenen Transportreglemente und über die Verbesserungen, deren diese Reglemente noch nöthig scheinen werden, um den berechtigten Anforderungen des Handelsstandes so vollständig als möglich zu entsprechen, nebst Anträgen über die erforderlichenfalls zur angemessenen Erreichung dieses Zweckes in Anwendung zu bringenden Mittel.“

Um uns über die Verhältnisse des schweizerischen Eisenbahntransportwesens, über die Begründetheit der darüber eingegangenen Beschwerden, über die zur Hebung der existirenden Uebelstände bereits geschienenen Schritte und über die allfällig noch weiter zu treffenden Anordnungen ein richtiges Urtheil bilden zu können, erließen wir unterm 9. Dezember 1861 zwei Kreisreiben (Bundesblatt 1861, Band III, Seite 205 und 209), das eine an die Kantonsregierungen und das andere an die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.

In beiden Zirkularen wurden die in den verschiedenen Eingaben, nämlich

- des Genfer Handelsstandes,
- „ kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen,
- einer Anzahl aargauischer Handelsfirmen,
- des solothurnischen Handelsstandes,
- „ Basler und Luzerner Handelsstandes,

gestellten Begehren und Wünsche aufgeführt und sodann, anknüpfend an diese Aufzählung der gewünschten Verbesserungen, Berichterstattung über folgende Punkte verlangt, nämlich:

A. Von den Kantonsregierungen.

1. Welches sind bei den einzelnen Bahngegen die Uebelstände, deren Beseitigung im Interesse des Verkehrs nothwendig erscheint?
2. Welche Schritte sind von den Regierungen bei den Gesellschaften bis jetzt gethan worden, um die nöthigen Verbesserungen herbeizuführen?
3. In wie weit ist von Seite der Gesellschaften entsprochen worden, und was bleibt noch zu thun übrig?
4. Können die von den Petenten zur Einführung empfohlenen Bestimmungen als zweckentsprechend und genügend erachtet werden, oder welche Modifikationen und Ergänzungen werden als wünschenswerth und mit den Interessen beider Theile vereinbar bezeichnet?

5. Ist die Kompetenz der Kantone hinreichend, um von den Gesellschaften die nöthigen Verbesserungen zu erwirken, oder wird die Intervention des Bundes als nothwendig erachtet, und in welchen Fällen?

Anschließend an obige Fragen haben wir die Kantone mit Rücksicht auf die von Herrn. Nationalrath Corboz bezüglich des Transportes schwerer Waaren gestellte Motion ferner eingeladen, uns auch darüber Bericht zu erstatten:

„ob und in welchem Maße und auf welchen Linien beim Transport schwerer Waaren zu ermäßigten Preisen die Einfuhr fremder Produkte zum Nachtheile der einheimischen begünstigt werde;

„und endlich, ob und welche Differentialtaxen bei den einzelnen Gesellschaften bestehen, und welches die Wirkungen derselben seien.“

B. Die Eisenbahngesellschaften wurden eingeladen, uns ihre Ansichten und Bemerkungen über die vorliegenden Beschwerdepunkte mitzutheilen und sodann im Speziellen folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Maßnahmen sind bis jetzt von Seite der Eisenbahngesellschaften ergriffen worden, um die im Waarentransporte vorhandenen Uebelstände zu beseitigen, und welche Anordnungen liegen allfällig noch im Vorzuge, um diesen Zweck zu erreichen?

2. Können die oben angeführten, von den Petenten vorgeschlagenen Bestimmungen wirklich als die geeigneten Mittel zur gründlichen Beseitigung fraglicher Uebelstände bezeichnet werden?

3. In wie weit ist die Klage begründet, daß beim Transport schwerer Waaren zu ermäßigten Preisen die Einfuhr fremder Produkte zum Nachtheile der einheimischen durch Taxermäßigungen, welche nur für erstere, nicht aber auch für letztere Anwendung finden, d. h. überhaupt durch Bedingungen, deren Erfüllung für den inländischen Frachtgeber sehr erschwert oder unmöglich gemacht ist, begünstigt werde?

4. Welches sind die auf den schweizerischen Eisenbahnen bestehenden Differentialtaxen, und welche Wirkungen üben dieselben auf den Verkehr?

Nachdem wir oben die an die Kantone und die Eisenbahngesellschaften gestellten Fragen aufgeführt haben, wollen wir nun auch die darauf eingegangenen Antworten durchgehen, glauben jedoch, um Weitläufigkeiten und Wiederholungen zu vermeiden, uns auf die wesentlichsten Punkte dieser Vernehmlassungen beschränken zu sollen, was um so weniger Anstand haben wird, als behufs einlässlicher Prüfung einzelner spezieller Fragen immerhin die Originalantworten zu Gebote stehen.

A. Antworten der Kantone:

Zürich (Schreiben vom 15. Februar 1862) theilt mit, daß die den Petitionen zu Grunde liegenden Beschwerden und Wünsche nimmehr

bis auf zwei Punkte genügend erledigt zu sein scheinen, und zwar einerseits durch das neue gemeinschaftliche Transportreglement, andererseits durch das Schreiben, welches die Direktion der Nordostbahn unterm 18. Dezember 1861 an den Bundesrath gerichtet habe.

Die zwei nicht erledigten Punkte bestehen darin, daß

- a. einige Bahnen besondere Gebühren für Behandlung am Zollamte berechnen, welche nicht gerechtfertigt erscheinen, während andere Bahnen, namentlich die schweizerische Nordostbahn, diese Zollbehandlung kostenfrei besorgen, und
- b. zwei Bahnen, Jura industriel und Ligne d'Italie, dem allgemeinen Transportreglement nicht beigetreten seien.

Die Regierung wünscht, daß zur Beseitigung dieser beiden Uebelstände, welche nach ihrer Ansicht nur durch die Bundesbehörden gehoben werden können, die geeigneten Maßnahmen getroffen werden möchten.

Bern. (Schreiben vom 22. Januar 1862.)

Die Regierung von Bern hatte das ursprüngliche Transportreglement der schweizerischen Centralbahn, in der Absicht, darüber weitere Erfahrungen abzuwarten, bloß provisorisch genehmigt und sich vorbehalten, auf die Genehmigung zurückzukommen. Die vielen Klagen, welche gegen dieses Reglement laut wurden, veranlaßten dann die Regierung, eine Kommission aufzustellen, um daselbe einer einläßlichen Prüfung zu unterwerfen. Nachdem diese Kommission ihre Aufgabe vollendet hatte, wurde von Seite des Direktoriums der Centralbahn ein ganz neues Transportreglement vorgelegt, welches ebenfalls einer besondern Kommission zur Prüfung unterstellt wurde. Inzwischen wurde Bern von Seite der andern, von der Centralbahn durchzogenen Kantone ersucht, die Initiative zu einem gemeinsamen Vorgehen zu ergreifen. Es fanden infolge dessen eine Menge Konferenzen statt, zu denen theilweise auch das Direktorium der Centralbahn beigezogen wurde.

Unterm 31. Juli 1861 endlich kam man zu Beschlüssen, mit denen sich die Delegirten der Centralbahn einverstanden erklärten.

Auf Grundlage dieser Beschlüsse wurde ein modificirtes Transportreglement aufgestellt, durch das die Uebelstände, welche bis dahin im Transportwesen der Centralbahn zu Tage getreten waren, beseitigt würden. Dieses Reglement wurde dem Direktorium der Centralbahn zur Annahme vorgelegt und von demselben in jüngster Zeit genehmigt; bis zur Stunde ist jedoch fragliches Reglement noch nicht in Kraft getreten.

Von der Voraussetzung ausgehend, daß die Genehmigung und Inkräftsetzung des fraglichen Reglementes keinem Anstand unterliegen werde, berührt dann das Schreiben der Regierung von Bern diejenigen Punkte, welche in den Petitionen speziell hervorgehoben sind, indem sie nachweist, in wiefern und auf welche Weise durch die Einführung der neuen Bestim-

mungen den Interessen des Verkehrs Genüge geleistet sei. Aus diesen Erörterungen geht hervor, daß Bern, so wie die Regierungen der übrigen, von der Centralbahn durchzogenen Kantone sich mit den erlangten Konzessionen für einmal befriedigt halten würden.

Was dann schließlich die letzte Frage unsers Kreis Schreibens, betreffend die Motion Corboz anbelangt, so erstattete die Regierung von Bern hierüber nachträglich mit Schreiben vom 22. Januar 1862 den Bescheid, daß die Frage: ob beim Transport schwerer Waaren zu ermäßigten Preisen die Einfuhr fremder Produkte zum Nachtheil der einheimischen begünstigt werde — nach den eingezogenen Erkundigungen einfach verneint werden könne; und was die Differenzialtaxe anbetreffe, so habe sich herausgestellt, daß einzig auf der Linie Genf-Lyon solche existiren, über deren Detailverhältnisse aber nichts Zuverlässiges in Erfahrung gebracht worden sei.

Luzern (Schreiben vom 20. Januar 1862) hebt als Uebelstände im Transportwesen auf den Schweizerischen Eisenbahnen hervor:

- a. daß nicht selten, wenn Waaren beim Transporte beschädigt worden oder verloren gegangen seien, die Gesellschaft die Ersatzpflicht verweigert hätte;
- b. daß die Eisenbahngesellschaften sich nicht der Verpflichtung eines gewöhnlichen Fuhrmanns hinsichtlich der beförderlichen Ablieferung der Waaren an den Adressaten unterziehen, was zur Folge habe, daß Säumnisse eintreten, durch welche die Empfänger geschädigt werden. Es werde daher allgemein dringend gewünscht, daß hier Abhülfe geschafft werden möchte.

In Bezug auf die zweite Frage: welche Schritte von Seite der Regierungen gethan worden seien, um die nöthigen Verbesserungen herbeizuführen, ist die Regierung von Luzern nicht im Falle, besondere Bemerkungen zu machen.

Die dritte Frage, in wie weit von Seite der Gesellschaften entprochen worden sei und was noch zu thun übrig bleibe, beantwortet Luzern dahin: es seien allerdings von der Centralbahn mehrere günstige Modifikationen eingeführt worden; damit wolle jedoch nicht gesagt werden, daß nicht noch manche Desiderien gerechtfertigt erscheinen, denen nach ihrer Ansicht am besten durch ein unter den Auspizien des Bundes aufzustellendes einheitliches Transportreglement abgeholfen werden könne.

Mit den in den Petitionen enthaltenen Verbesserungsvorschlägen ist die Regierung im Allgemeinen einverstanden; insbesondere empfiehlt sie die vom Basler und Luzerner Handelsstände gestellten Begehren zur Berücksichtigung.

Bezüglich der Begünstigung der Einfuhr fremder Produkte meldet die Regierung, daß ihr keine einzelnen Fälle bekannt seien. Was aber die ermäßigten Preise des Transportes von Getraide, Getränken, Stein-

fohlen zc. auf größere Distanzen anbelange, so könne sie diese Ermäßigung, die zwar allerdings den Zwischenhandel für einzelne Stappelpplätze nicht begünstige, nicht als einen Uebelstand ansehen; sie erachte diese Konzession der Bahnverwaltungen eher als Begünstigungen und Vortheile, welche dem Handelsstande auf diese allgemein notwendigen Lebensmittel und Gewerbsartikel eingeräumt werden; die Regierung würde es daher bedauern, wenn Schritte zur Beseitigung dieser im allgemeinen Interesse liegenden Erleichterungen gethan werden wollten.

Uri (Schreiben vom 4. Februar 1862) ist nicht im Falle, auf die im Kreihschreiben gestellten Fragen zu antworten, weil der Kanton noch keine Eisenbahnen besitze und der Regierung die gerügten Uebelstände fremd seien.

(In ähnlichem Sinne sprechen sich auch die Regierungen von Zug (Schreiben vom 14. Dezember 1861), Appenzell Inner- und Auserrhoden (Schreiben vom 12. Februar und 27. Januar 1862) und Tessin (Schreiben vom 27. Januar 1862) aus.)

Schwyz (Schreiben vom 22. Februar 1862) hebt folgende Beschwerdepunkte hervor:

1. Wird allgemein der für Wegnahme der Waaren angeetzte Termin von 24 Stunden als zu kurz bezeichnet. Nachher wird die Tage per Zentner um 5 Rappen erhöht. Den in den Urkantonen wohnenden Kaufleuten ist es geradezu unmöglich, inner jener Frist vom Eintreffen der Waaren in Luzern Nachricht zu erhalten und dieselben abzuholen. Der Termin sollte demnach auf den Zeitpunkt ausgedehnt werden, zu welchem die regelmäßigen Fuhrn und Schiffe einzutreffen pflegen.

2. Sollte die Zentralbahngesellschaft angehalten werden, in Luzern die nöthigen Vorkehrungen zu direkter Verbindung mit den Marktschiffen zu treffen, damit ein mit Mühe und Kosten verbundener Zwischenverkehr unnöthig werde.

Diese beiden Punkte werden von den Regierungen von Unterwalden ob und nid dem Wald (Schreiben vom 8. Januar 1862 und 31. Dezember 1861) unterstützt.

Glarus (Schreiben vom 3. Januar 1862) erklärt sich im Allgemeinen mit den Begehren der Petitionen einverstanden. Was das Transportwesen auf den Vereinigten Schweizerbahnen speziell anbetreffe, so liege kein Grund zu besonderen Beschwerden vor. Die von dieser Gesellschaft erlassene Transportordnung könne im Ganzen als vollkommen genügend betrachtet werden; es sei aber selbstverständlich, daß ein einheitliches, für alle schweizerischen Bahnverwaltungen gleich verbindliches Transportreglement den Verkehr wesentlich erleichtern würde. Eben so wünschbar betrachtet die Regierung eine solidarische Haftpflicht der sämtlichen Bahnen für die ihnen zur Expedition aufgegebenen Waaren, indem hiedurch manchen Uebelständen gründlich abgeholfen werden könnte;

auch verstehe es sich von selbst, daß ein kurzes summarisches Verfahren bei Entschädigungsklagen im Interesse der Bahnverwaltungen, wie der Reklamanten liege.

In Bezug auf den Bestand der Differenzialtaxen bei einzelnen Gesellschaften bemerkt die Regierung, daß auch die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen einzelnen Handelsfirmen auf dem Wege des Vertragsschlusses ermäßigte Taxen zugestanden habe. Es sei dieß mit Rücksicht auf die Konkurrenz der Linthlinie gegen solche Firmen, welche sich vertragsmäßig verpflichten, alle ihre ein- und ausgehenden Güter der Bahnverwaltung zu übergeben, geschehen; dem Vernehmen nach werden aber diese Differentialtaxen mit 19. März (abhin) gänzlich aufhören.

Die Regierung von Freiburg (Schreiben vom 26. Dezember 1861) ist zwar mit Rücksicht darauf, daß im dortigen Kanton bis jetzt erst die kurze Eisenbahnstrecke Thörishaus-Balliswyl im Betrieb stehe, nicht im Falle, über die im Transportwesen vorkommenden Uebelstände einzutreten.

Nach reiflicher Prüfung der einzelnen Punkte, sehe sie sich im Falle, nachfolgende Begehren zu unterstützen:

- 1) die Vorschläge des Genfer Handelsstandes;
- 2) den Art. 3 der Konklusionen der Aargauer Petenten;
- 3) sämtliche Vorschläge des solothurnischen Handelsstandes, so wie
- 4) diejenigen des Basler und Luzerner Handelsstandes, mit dem Vorbehalt, daß die in Bezug auf solidarische Haftpflicht der Gesellschaft und die Entschädigungsfragen vorkommenden Streitigkeiten, da wo Handelsgerichte bestehen, in deren Kompetenz gelegt werden sollen.

Was die ermäßigten Preise für den Transport schwerer Waaren anbelangt, so hält die Regierung von Freiburg diesen Punkt nicht für erheblich, da im Gegentheil solche Ermäßigungen eher im allgemeinen Interesse der Bevölkerung liegen.

Solothurn. (Schreiben vom 12. Januar 1862.)

Die Regierung von Solothurn berichtet, daß sie durch ihr Departement des Innern eine Versammlung dortiger Handelsleute und Gewerbetreibenden habe veranstalten lassen.

Diese Versammlung habe sich über sämtliche, im bundesrätlichen Kreis Schreiben enthaltene Punkte besprochen und sodann erklärt, daß die jetzigen Verhältnisse im Transportwesen etwas erträglicher und die früheren regelmäßigen Klagen nun zur Ausnahme geworden seien; gleichwol sei sie im Falle, die sämtlichen Punkte der Genfer Petition, die Eingaben der aargauischen Handelsfirmen und des Basler und Luzerner Handelsstandes zu unterstützen.

Die Regierung von Basel-Stadt (Schreiben vom 18. Januar 1862) durchgeht die einzelnen Beschwerdepunkte der Petitionen und gibt darüber

einfäclichere Aufschlüsse, auf die wir ganz besonders verweisen, da sie mit großer Sachkenntniß und Unparteilichkeit abgefaßt sind.

Ueber den Entwurf zu dem nun in Kraft getretenen Reglemente für den direkten Verkehr, die Aufstellung reglementarischer Vorschriften im Allgemeinen macht die Regierung von Basel-Stadt folgende Bemerkungen:

„Wir hätten den vereinbarten Entwurf eines gemeinschaftlichen „Reglementes für den sogenannten direkten Verkehr als einen ersten „Schritt zu dem angestrebten Ziele (Einführung eines einheitlichen Regle- „ments) begrüßt, wenn derselbe nicht in vielen Beziehungen allzusehr im „einseitigen Interesse der Bahnen abgefaßt wäre und in verschiedenen Be- „stimmungen sogar allgemein gültige Rechtsgrundsätze verletzte.

„Bei diesem Anlasse bemerken wir übrigens, daß nach unserem „Dafürhalten mit zu vielen Vorschriften nichts gewonnen wird. Ein „großer Theil des Publikums verspricht sich in dieser Beziehung viel zu viel. „Wäre ein Reglement auch ganz nach seinem Sinne abgefaßt, so würde „es doch nie die zu allen Zeiten sich ergebenden Anstände mit dem bloßen „Reglemente in der Hand einseitig lösen können, da über die Auslegung, „zumal bei oft sich ergebender Verschiedenheit der Auffassung des That- „bestandes, divergirende Ansichten Platz greifen können. Wie wenig auch „die präzisesten Bestimmungen genügend sind, von vorn herein alle Streitig- „keiten zu beseitigen, sehen wir an den französischen Zuständen. Obschon „für das ausgebehnte französische Eisenbahnetz der Hauptsache nach „einerlei reglementarische Grundsätze, ein Handelsgesetz, ein Gerichtsver- „fahren, eine Disciplin gelten, nach welchen Gerichte, Kaufleute und „Publikum geschult sind, so ergeben sich doch Jahr aus, Jahr ein eine „Menge Divergenzen, von denen viele ihre Erledigung nur auf gericht- „lichem Wege finden.“

Was speziell die Frage der Haft- und Ersatzpflicht anbelangt, so hält die Regierung mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der in den einzelnen Kantonen waltenden Geseze und Rechtsbegriffe die Festsetzung eines *modus vivendi* für sehr passend. Die Regierung glaubt, es würde dadurch mehr Sicherheit in alle Verhältnisse gebracht und manchem Rechtsstreit vorgebeugt werden; sie ist ferner der Ansicht, daß, wenn auch der Richter sich nicht unter allen Umständen durch eine solche Conventionalbestimmung gebunden ansähe, dieß derselben doch keineswegs ihren praktischen Werth in den viel häufigeren Fällen, wo man nicht vor den Richter gehen wolle, benehmen würde.

Bezüglich der Fragen, betreffend Begünstigung der Einfuhr fremder Produkte durch Taxermäßigungen, welche den einheimischen Produzenten nicht zu Gute kommen, bemerkt die Regierung, daß ihr derartige Verhältnisse nicht bekannt seien.

Die Differenzialtagen hält die Regierung von Basel-Stadt in der Regel für verwerflich und unzulässig. Sie hat zwar nichts dagegen

wenn sich die schweizerischen Eisenbahnen im Anschlusse an die großen europäischen Eisenbahnnetze veranlaßt finden, Konkurrenz halber irgendwo in der Schweiz Ermäßigungen in den Tarifen eintreten zu lassen; nur solle die herabgesetzte Gebühr für die ganze in der Schweiz durchlaufene Bahnstrecke gelten müssen und nur in außerordentlichen Ausnahmefällen und mit Genehmigung der Regierung anders verfahren werden dürfen. Die Regierung von Basel-Stadt sieht in der Festhaltung dieses Grundsatzes für Basel eine Lebensfrage. Beispielsweise führt die Regierung an, daß, wenn die Zentralbahn mit der französischen Ostbahn und der schweizerischen Nordostbahn einen Differenzialtarif für Baumwolle aufstellte, nach welchem die Fracht von Havre nach Zürich effektiv billiger als nach Basel zu stehen käme, die Lagerung dieses wichtigen Artikels, welche bisher in Basel stattfand, augenblicklich unmöglich und der Stapelplatz sich nach Zürich verlegen würde.

Indessen beruhigt sich die Regierung schließlich damit, daß die Konzessionen den Regierungen die Mittel an die Hand geben, solchen unzulässigen Verhältnissen entgegen zu treten, indem in allen schweizerischen Eisenbahnkonzessionen die Bestimmung enthalten sei, daß die Tarife für Jedermann gleichmäßig berechnet werden sollen und die Eisenbahnverwaltungen Niemanden einen Vortheil einräumen dürfen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten.

Basel-Landschaft (Schreiben vom 8. Februar 1862) notirt folgende wesentliche Uebelstände:

1. daß die Güter oft nicht mit derjenigen Schnelligkeit expedirt und an den Adressaten abgeliefert werden, wie solches möglich wäre, wenn die Bahnverwaltungen genugsam Transportmittel im Besitze hätten, und wenn sie sich die Ablieferung der Waaren an den Adressaten pünktlicher angelegen sein ließen;

2. daß die Zentralbahnverwaltung für verspätete Ablieferung, so wie für Beschädigungen und Verlust von Waaren zu wenig Verantwortlichkeit übernehme;

3. daß diejenigen, welche nicht Gelegenheit haben, ihre Waaren bei einer Verbandstation beziehen oder aufgeben zu können und die dabei in den Fall kommen, wegen Verspätung, Beschädigung oder Verlust zu reklamiren, viel zu lange auf Beantwortung der Reklamation warten müssen, indem zur Vermeldung einer solchen Reklamation oder Antwort von einer Zwischenstation zu einer Verbandstation 24 Stunden Zeit gegeben sind.

Die Vernehmlassung erwähnt dann auch des bereits unter Bern angeführten, zwischen den Kantonen Bern, Luzern, Solothurn, Argau, Basel-Stadt und Basel-Landschaft mit der Zentralbahn für den internen Verkehr vereinbarten Transportreglementes, mit dem Bemerken, daß mit der Einführung desselben den gerügten Uebelständen möglichst abgeholfen

wäre, daß aber das Centralbahndirektorium sich noch immer nicht habe herbeilassen wollen, dasselbe in Vollzug zu setzen.

Zu Ziffer II der Begehren des Basler und Luzerner Handelsstandes bemerkt die Regierung gleich derjenigen von Bern, daß ein Verzicht der Bahnverwaltungen auf einseitige Abänderung der Reglemente und Tarife nicht nöthig oder statthast sei, indem der Gesellschaft kein Recht zu solcher Abänderung zustehe; da indessen die Centralbahnverwaltung wenigstens sich so gerire, als ob sie ein solches Recht besäße, so werde es nicht unzumuthmäßig sein, ihr ein derartiges weiteres Vorgehen zu verbieten.

Ueber den Transport schwerer Waaren zu ermäßigten Preisen ist die Regierung nicht im Falle, Auskunft zu ertheilen, und was die Differenzialtaxe anbetrifft, so kann sie in denselben keinen Nachtheil erblicken. Sie betrachtet dieselben als eine Vergünstigung, welche großen Expeditionen überall zu Gute kommen; würden unsere Bahnverwaltungen dieselben nicht gestatten, so würden solche Lieferungen einfach so weit thunlich auf auswärtigen Bahnen spedirt werden.

Schaffhausen (Schreiben vom 5. Februar 1862) theilt mit, daß infolge Einführung der neuen Transportordnung der Nordostbahn, welche mit dem 1. Februar 1862 in Kraft getreten sei, den dortseitigen Wünschen vollkommen entsprochen sei und somit kein Grund zu irgend welchen weiteren Abänderungen bezüglich des Waarentransportes vorliege.

Die Regierung von St. Gallen (Schreiben vom 10. Januar 1862) ist nicht im Falle, dem Bundesrath über das Eisenbahntransportwesen besonderes Material an die Hand geben zu können, indem ihr keine Klagen eingegangen seien und sie aus verschiedenen Gründen Bedenken tragen müßte, eine unfassende, sog. Enquëte darüber zu veranlassen.

Uebrigens ist sie der Ansicht, es werde den berechtigten Wünschen des Publikums bezüglich des Eisenbahntransportwesens am besten zunächst durch das freiwillige Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltungen selbst abgeholfen werden, da diese ein nahe liegendes Interesse haben, die Wünsche des Handels- und Expeditionsstandes zu berücksichtigen und dadurch ihren eigenen Kredit zu heben.

Die Regierung des Kantons Graubünden (Schreiben vom 25/28. Januar 1862) meldet, daß sie infolge unseres Kreis Schreibens vom 9. Dezember 1861 die im Kanton Graubünden bestehenden Expeditions- und Handlungshäuser, wie auch andere Gewerbetreibende und Partikularen durch eine Publikation im Amtsblatt eingeladen habe, allfällige Klagen über den Waarentransport auf den schweizerischen Eisenbahnen ihr zur Kenntniß zu bringen. Da nun aber auf diese Einladung keine einzige Meldung erfolgt sei, so sei anzunehmen, daß im dortigen Kanton keinerlei Ausstellungen gegen die Eisenbahnverwaltungen zu machen seien.

Die Regierung von Aargau hat den Gegenstand durch ihre Bau-
behörde untersuchen und begutachten lassen; sie übermittelt dem Bundes-
rath das bezügliche Gutachten mit der Erklärung, daß sie sich dem In-
halte desselben vollständig anschließe.

Wir entheben dem fraglichen Gutachten folgende spezielle Punkte:

1. Nach den Konzessionen der Nordost- und Zentralbahn müssen sich dieselben den kantonalen Gesetzen unterziehen. Der von beiden Bahnen festgesetzte Satz, daß von Jedermann, der sich der Bahn bedient, angenommen werde, daß er sich den Bedingungen derselben unterziehe, sei daher nicht nur überflüssig, sondern als die Gesetze umgehend, unzulässig, indem gegenüber von Personen, die mit dem gehörigen Verfahren zur Behauptung ihres Rechts nicht vertraut seien, dieser Satz stets von den Verwaltungen angewendet worden sei, wo nach den kantonalen Gesetzen eine Entschädigung zulässig, nach dem Transportreglement aber irgend eine schützende Klausel vorhanden sei.

2. Für Aufnahme von Viehtransporten auf die Personenzüge ist bei der Zentralbahn außer der Bedingung, daß solche Transporte rechtzeitig angemeldet werden, noch der Vorbehalt hingesezt, in sofern es die vorhandenen Transportmittel gestatten. Dieser Vorbehalt ist unzulässig, da die Bahn, welche den alleinigen Verkehr übernommen hat, für die nöthigen Transportmittel unbedingt zu sorgen hat.

3. Nordostbahn und Zentralbahn behaupten, daß verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge keinen Anspruch gegen die Verwaltung begründen und daß eine unterbrochene oder ausgefallene Fahrt nie zur Rückforderung der Tage für die nicht gefahrene Strecke berechtige. Diese Frage ist zivilrechtlicher Natur und sollte deshalb in den Reglementen keinen Platz finden.

4. Nordostbahn und Zentralbahn bestimmen beide die Berechnung der Tagen das Minimum des Gewichts auf $\frac{1}{2}$ Zentner und der Gelder auf Fr. 500. Bruchtheile einer halben Stunde gelten für eine volle halbe, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben. (Nach einer Publikation der Zentralbahn soll mit 1. Februar 1862 auch auf $\frac{1}{10}$ Zentner gerechnet werden.) Dagegen berechnet die Nordostbahn längst von einem Zentner aufwärts zu $\frac{1}{10}$ Zentner, die Zentralbahn nach halben Zentnern, währenddem diese letztere zur Berechnung von Zehntelzentnern von 50 Pfund weg verhalten werden kann.

5. Nordostbahn und Zentralbahn runden das Gesamtergebniß eines Transportes auf die nächste halbe, beziehungsweise ganze Decimale auf. Statt 41 wird 45, statt 106 wird 110 gefordert. Es war dieses im Anfange bei der Zentralbahn nicht der Fall. Diese Bestimmung hat keine Berechtigung, da selbst die Münzen auf 1 und 2 Rappen geprägt sind.

6. Die Nordostbahn und die Zentralbahn verweigern die Ersatzleistung für Gepäckstücke, deren Beschädigung äußerlich nicht leicht erkennbar ist, und wo die Schuld der Bahnverwaltungen nicht sogleich nachgewiesen werden kann. Diese Bestimmung ist offenbar zu hart, übrigens zivilrechtlicher Natur und gehört nicht ins Reglement.

7. Beide Bahnen verweigern ferner fortwährend noch jede Garantie für Beschädigungen der Equipagen in Folge mangelhaften Aufladens, währenddem dieses Aufladen offenbar der Bahnverwaltung zufällt.

8. Beide Bahnen entschlagen sich jedweder Verantwortlichkeit für allfällige Verwechslung von Vieh und daraus entstandenem Schaden, wenn dasselbe nicht von einem Führer begleitet wird.

9. Die von der Zentralbahn und Nordostbahn geforderten Taxen sind konzeSSIONsgemäß, und beide Bahnen haben sich angelegen sein lassen, Erleichterungen zu gewähren. Diese Erleichterungen werden aber theilweise wieder aufgehoben und die Konzession umgangen, und zwar dadurch, daß außer den festgesetzten Taxen für den Transport von Station zu Station auch noch Taxen für Auf- und Abladegebühren gefordert werden. Dieß ist ungesetzlich. In Basel wird noch fortwährend Auf- und Abladegebühren gefordert.

10. Beide Bahnen verweigern die Gewährleistung für Manco auf Zucker und Käse, wenn derselbe offen versendet wird; für das Zerreißen oder Aufreißen von Fellen oder Emballage, wenn dieselben bloß ungeschnürt sind; für Gewichtsverlust und Manco auf Cigarren und Fleischwaaren, wenn sie nicht verschnürt und plombirt sind, und für das Vernähen, Aufreißen und Zerreißen von Garnen und Tüchern, welche solche unverpaßt übergeben werden. Diese Garantieverweigerungen sind unstatthaft, da bei gehöriger Aufsicht keine Gefahr von Manco oder Schaden möglich ist oder die Verpackung verlangt werden kann; werden Waaren nicht wegen mangelhafter Verpackung zurückgewiesen, so muß ihr Transport garantirt sein.

11. Die Zentralbahn will keine Lieferfrist anerkennen für den Transport von gefährlichen Gegenständen, und beide Bahnen verweigern jede Haftpflicht, außer im Falle grober Verschuldungen ihrer Angestellten.

12. Die Bestimmung der beiden Bahnen, daß der Aufgeber Waaren, welche von einer Bahn auf die andere übergehen, auf den Frachtbriefen die Anerkennung beifügen soll, daß er sich den Bestimmungen dieser fremden Bahn unterziehe, sind nicht zulässig; es hat eine Bahn für die andere zu haften.

13. Die Zentralbahn stellt das Datum des Expeditionsstämpels als für die Lieferzeit maßgebend auf, und erlaubt in Basel dem Aufgeber nicht, das Datum an den gehörigen Ort zu setzen. Die Nordostbahn hingegen verlangt einfach Uebereinstimmung des Datums des Frachtbriefes mit dem Datum der Aufgabe.

14. Beide Bahnen wahren sich das Recht, bei unrichtiger Deklaration des Inhalts außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht noch Konventionalstrafen zu verhängen. Ob dieses Recht nicht bloß dem Zivilrichter zusteht?

15. Die Nordostbahn besorgt die Verzollung der Güter an den Grenzstationen unentgeltlich, ebenso die Zentralbahn für diejenigen Güter, welche von der badischen Bahn kommen; dagegen verlangt sie (die Zentralbahn) für die Verzollung der von den französischen Bahnen kommenden Güter

für ein Colli von 200 Pfund und darunter	50 Rp.
„ je weilen 200 Pfund mehr	25 „

Dabei ist bestimmt, daß bei 1 Colli die Tage von Fr. 3 nicht überschritten werde. Für einen Wagen von 100 Zentnern, dessen Inhalt keine detaillierte Untersuchung erfordert Fr. 2. 50
für je 20 Zentner mehr „ —. 50

Diese Bezugsgebühren verdienen Reduktion.

16. Die Zentralbahn erklärt, daß der Empfänger eines Gutes durch die bloße Annahme des Gutes die Verpflichtung zur Zahlung der Fracht übernehme. Hier muß dem Empfänger die Verifikation vor Zahlung der Fracht verwahrt werden.

17. Bei beiden Bahnen fehlt die nothwendige Bestimmung eines Termines, nach welchem die Nachnahme erhoben werden kann. Die Konferenz in Bern setzte hiefür 30 Tage fest.

18. Beide Bahnen verweigern eine Entschädigungspflicht von mehr als Fr. 1500, wenn der Gegenstand nicht als Gilgut erklärt worden ist. Nach der Konzession unzulässig. Beide Bahnen verweigern die Haftpflicht in Betreff der Lieferzeit für andere Bahnen, auf welche, oder von welchen Güter auf ihre eigenen geliefert werden. Diese Haftpflicht muß bestehen.

19. Die Zentralbahn will, daß beim Zurückbleiben eines Theils der in demselben Frachtbriebe verzeichneten Sendung die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages nicht verweigert werden dürfe. Nach der Konzession unzulässig.

20. Die Zentralbahn will, daß vor Auslieferung des Gutes die Fracht bezahlt sei. Ist unstatthaft.

21. Die beiden Bahnen wollen den im Freien lagernden Güter nur denjenigen Schutz gewähren, der bei den vorhandenen Einrichtungen und Schutzmitteln nachweislich möglich ist. Ist zu wenig; die Bahn hat für den nöthigen Schutz zu sorgen.

22. Beide Bahnen reserviren sich bei nassen Gütern 2 % und bei trockenen 1 %.. Bei der vorgeschriebenen Lieferzeit von höchstens 2 Tagen können Defekte von diesem Betrage nicht stattfinden. Diese Bestimmung dient in den meisten Fällen nur zur Verdeckung von Diebereien.

23. Beide Bahnen verweigern die Entschädigung, wenn es sich nachträglich herausstellt, daß das Gut nicht gehörig verpackt war. Nachdem die nöthigen Vorschriften über Verpackung gegeben sind, kann ein solcher Vorbehalt nicht mehr Platz greifen.

24. Beide Bahnen haben in ihren Waarenverzeichnissen bei einzelnen Gegenständen, so wie namentlich bei Eisenguß und lithographischen Steinen, für allfälligen Bruch noch die Garantie verweigert. Wäre dieses statthaft, so gehörte eine solche Bestimmung ins Reglement, aber nicht ins Waarenverzeichnis. Die Garantie kann und soll aber nicht verweigert werden, und namentlich nicht bei offenen Gegenständen, die man beständig unter den Augen hat.

Allgemeine Bemerkungen.

Außer diesen Uebelständen, welche in den Reglementen liegen, begegnet man einer Menge anderer, die in der mangelhaften Vollziehung derselben, in ungenügender Aufsicht der Bahnangestellten, in der hinhaltenden Weise, mit welcher man Entschädigungsforderungen abfertigen will, und zuweisen auch auf den Hauptplätzen in übermäßigem Zubrang von Waaren ihren Grund haben. In Basel werden die Lieferfristen immer nicht eingehalten. Von dort fakturirte Waaren langen in der Regel erst am fünften bis siebenten Tage in Aargau an. Den Reklamationen wird dadurch vorgebeugt, daß man die Versender das Datum nicht hinsetzen läßt und der Expeditionsstempel erst dann aufgedrückt wird, wenn die Waare abgeht.

Schließlich erwähnt die Vernehmlassung noch eines Uebelstandes, der die Regierung schon viel beschäftigt hat und der noch nicht beseitiget ist. Es betrifft dieses die Aufnahme von Wägen dritter Klasse in die Schnellzüge, denen sich beide Bahnen mit Beharrlichkeit widersetzen, gegenüber dem klaren Wortlaute der Konzessionen.

Thurgau (Schreiben vom 8. Januar 1862) spricht sich im Allgemeinen über die Leistungen der beiden Eisenbahnverwaltungen, deren Linien diesen Kanton durchschneiden, anerkennend aus. Indessen — bemerkt das Schreiben der Regierung — seien freilich von Seite dortiger Industriellen einzelne Uebelstände notifizirt worden, so z. B. Mangel an ausreichendem Betriebsmaterial in Verbindung mit ungenügenden Räumlichkeiten für Waarenmagazine auf Stationen, die sich regelmäßiger Zufuhren und Lieferungen erfreuen; langsame und unregelmäßige Beförderung des Waarentransports, namentlich auf den Linien, die durch die Zentral- und Westbahn vermittelt werden; zu hohen Beträgen der Transporttagen, insbesondere gegenüber den niedrigen Ansätzen der französischen Bahnen; mangelhafte Bestimmungen über Versicherung der Waaren, beziehungsweise Unterlassung ihrer Notirungen in den Frachtbriefen; ungenügende Vorschriften hinsichtlich der Hastbarkeit in Bezug auf Schädigung durch Fahrlässigkeit von Bediensteten; endlich Mangel durchgehender Waaren-

züge, wenigstens bis an die schweizerischen Gränzen, und befriedigende Verständigung hierüber unter den Bahnverwaltungen.

Die Regierung betont, daß die berührten Uebelstände wesentlich die West- und Zentralbahn beschlagen, während dieselben auf der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen nur in untergeordnetem Maße zu Tage treten. Dabei sei ferner hervorzuheben, daß durch das neue Transportreglement den indizirten Uebelständen abgeholfen werde, und auch zu erwarten sei, daß die Bahndirektionen auf angemessene Vorstellungen hin begründeten Beschwerden von sich aus bereitwillige Abhülfe leisten werden.

Hinsichtlich der Begünstigung der Einfuhr fremder Produkte zum Nachtheile der einheimischen ist der Regierung von Thurgau nichts bekannt; jedoch macht sie darauf aufmerksam, daß die Kohlen, namentlich Steinkohlen, auf dem Wege abzuschließender Verträge der Schweiz zugeführt und die Eisenbahngesellschaften auf diesen Umstand aufmerksam gemacht werden dürften.

Was die Differenzialtaggen anbelangt, so hält die Regierung von Thurgau dafür, daß diejenigen für den innern Verkehr füglich durch ermäßigte Taggen für ganze Waarenladungen ersetzt werden könnten; daß diejenigen für den ausländischen Verkehr dagegen nöthig seien, um den Transit zu erhalten und zu verhüten, daß die aus Oesterreich kommenden, für Frankreich bestimmten Güter den Weg durch Süddeutschland über Straßburg oder über Triest um Italien herum nach Marseille nehmen, und von dort aus in Genf und Waadt eingeführt werden.

Die Regierung von Waadt (Schreiben vom 12. Februar 1862) bestätigt im Allgemeinen die über das Transportwesen auf den schweizerischen Eisenbahnen laut gewordenen Klagen. Sie fügt bei, daß sie sich eben mit der Genehmigung des neuen Transportreglementes für den direkten Verkehr beschäftige, welches ihr ganz dem Zweck entsprechend erscheine, so daß man erwarten dürfe, daß mit der Einführung und gehörigen Handhabung der neuen Bestimmungen den meisten Uebelständen abgeholfen sein werde.

Ueber die Existenz von Differenzialtaggen auf der Westbahn ist der Regierung von Waadt nichts bekannt; sie ist jedoch der Ansicht, daß deren Einführung durch Art. 30 der Konzession deutlich genug untersagt sei. Dieser Artikel lautet nämlich:

„Les taxes seront partout et pour chacun calculées d'une manière uniforme.“

„L'administration du chemin de fer ne doit accorder à personne des avantages que'elle n'accorderait pas à d'autres dans des circonstances analogues.“

Wallis. (Schreiben vom 10. Februar 1862.) Der Staatsrath von Wallis bemerkt, daß die Ligne d'Italie, deren Tarife ohnehin höher

feien als diejenigen anderer schweizerischer Eisenbahnen, namentlich in Bezug auf den Transport schwerer Waaren, ungünstigere Bedingungen aufstelle als letztere.

So koste z. B. bei den jetzigen Tarifen der Transport von St. Moriz nach Sitten (ungefähr 42 bis 43 Kilometer) halb so viel als von Bez nach Zürich (283 Kilometer).

Von verschiedenen Handlungshäusern sei unter Anderem der Wunsch ausgedrückt worden, daß ganze Wagenladungen bis an ihre Bestimmung in den gleichen Waggons spedirt werden.

Ein fernerer Uebelstand seien die häufigen Aenderungen in den Tarifen, weshalb es nöthig erscheine, solche Aenderungen der Genehmigung der Behörde zu unterstellen.

Die Regierung von Wallis habe bis jetzt keine Maßnahmen getroffen, um die nöthigen Verbesserungen im Eisenbahntransportdienste zu veranlassen.

Im Uebrigen hält sie die in den verschiedenen Petitionen gemachten Vorschläge mit Einschluß der oben erwähnten Punkte für genügend und unterstützt dieselben.

Unbelangend die Differenzialtaxen, durch welche die Einfuhr fremder Produkte zum Nachtheil der einheimischen begünstigt werden soll, so ist die Regierung nicht im Falle, hierüber besondere Bemerkungen anzubringen; dagegen macht sie darauf aufmerksam, daß die Westbahn auf Ansuchen der waadtländischen Behörden den Tarif für den Transport von Waadtländerweinen nach der deutschen Schweiz ermäßigt habe.

Durch diese Maßregel werde eine Rechtsungleichheit zwischen den Waadtländer Produzenten und denjenigen anderer Kantone, so wie der Käufer der deutschen und denjenigen der französischen Schweiz aufgestellt. Mit andern Worten, die Westbahn habe eine Differenzialtaxe aufgestellt, welche der Wiederherstellung des Transitzolles gleich komme, und welche die Ausfuhr der Waadtländerprodukte zum Nachtheile der Produkte anderer Kantone, namentlich des Kantons Wallis, begünstige. Diese Differenzialtaxe müsse als den durch die Bundesverfassung gewährleisteten Gleichheitsprinzipien und den Bestimmungen, betreffend die Aufhebung der Zölle im Innern der Schweiz, zuwiderlaufend, beseitigt werden.

Nachträglich, mit Schreiben vom 26. März theilt uns die Regierung von Wallis noch eine Reklamation, betreffend einen auf der Westbahn und der Ligne d'Italie bestehenden Spezialtarif mit, durch welchen die Einfuhr der französischen Kohlen zum Nachtheile des Walliser Anthracits begünstigt werde. Wir werden auf diesen Spezialfall, mit welchem unser Departement des Innern sich bereits vor Eingang dieser Mittheilung zu beschäftigen hatte, unten einläßlicher zurückkommen.

Die Regierung von Neuchâtel (Schreiben vom 29. Januar 1862) ist nicht im Falle, irgend welche Bemerkungen über den Gegen-

stand anzubringen, da ihr keinerlei neue Klagen über das Eisenbahntransportwesen zugegangen seien.

Die Regierung von Genf (Schreiben vom 8. Januar 1862) unterstützt die vom Genfer Handelsstande und den übrigen Petenten gestellten Begehren. Gleichzeitig übermittelt sie eine Uebersicht der auf der Genf-Lyonerlinie bestehenden, dem Genfer Handel in hohem Grade nachtheiligen Differenzialtaxen. Um das Nachtheilige dieser Taxen darzuthun, wird folgendes Beispiel angeführt:

Nach dem beigelegten Tarife beträgt die Fracht von Lyon nach Narau über Genf Fr. 32. 65 per Tonne I. Klasse, d. h. per 100 Kilogramm Fr. 3. 26 oder Fr. 1. 63 per Zentner; auf den schweizerischen Bahnen dagegen kostet die gleiche Waarenklasse für den Transport von Genf nach Narau Fr. 2. 22 der Zentner.

Wir gehen über zu den Vernehmlassungen der Eisenbahngesellschaften.

Unter den Vernehmlassungen der Gesellschaften verdient diejenige der Direktion der schweizerischen Nordostbahn die größte Beachtung, indem diese es übernommen hat, im Namen der übrigen, dem neuen Transportreglemente für den direkten Verkehr beigetretenen Eisenbahnverwaltungen die einzelnen Punkte, über welche mit unserem Kreis Schreiben Aufschluß verlangt wurde, einläßlich zu erörtern.

Da in dieser Vernehmlassung sowol die in den Petitionen ausgesprochenen Wünsche und Begehren, als die von uns gestellten speziellen Fragen ausführlich behandelt sind, und namentlich mit Bezug auf die ersteren, an der Hand des neuen Reglementes, nachgewiesen ist, in wie weit den laut gewordenen Klagen über die Uebelstände und Mängel im Transportwesen der schweizerischen Eisenbahnen Rechnung getragen sei, so erachten wir es als zweckmäßig, die von der Direktion der schweizerischen Nordostbahn erteilten Aufschlüsse in extenso mitzutheilen; es scheint uns dieses um so angemessener, als die meisten übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen sich lediglich auf die Antwort der Nordostbahn stützen und sich im Uebrigen darauf beschränken, die sie selbst speziell betreffenden Verhältnisse besonders zu verüßern.

Ueber den Inhalt der Petitionen gibt die Nordostbahn in folgender Gegenüberstellung der einzelnen Beschwerdepunkte und der bezüglichlichen Bestimmungen des neuen Transportreglementes Auskunft:

„Inhalt

der

vom Handelsstande verschiedener Kantone beim Bundesrathe in Betreff der Transportvorschriften der schweizerischen Eisenbahnen gestellten Begehren.

„A. Die Genfer Petenten verlangen:

„1. Daß eine Frist von 48 Stunden in den Hauptbahnhöfen und eine solche von 24 Stunden in den Zwischenbahnhöfen für die Absendung der mit dem Güterzug gehenden Waaren nicht überschritten werde.

„2. Daß die Frachtbriefe von abgehenden Waaren mit einem, das sichere Datum tragenden Stämpel bezeichnet werden und dem Absender, der es verlangt, noch am gleichen Tage ein Speditionsempfangschein ausgestellt werde.

„3. Daß die Güterzüge eine Wegstrecke von 125 Kilometern in 24 Stunden zurückzulegen haben.

4. Daß das Verfahren, die Ankunft der im Bahnhofe angekommenen Waaren anzuzeigen, größere Schnelligkeit und Regelmäßigkeit darbiete.

„5. Daß eine Frist von 24 Stunden für die Ablieferung der

„Bemerkungen

der

Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

„§. 59. Das am 1. Februar 1862 in Kraft tretende neue Transportreglement für den direkten schweizerischen Güterverkehr setzt überall nur einen Tag = 24 Stunden fest. Eine Ausnahme bilden lediglich die Güter der Wagenladungsklasse B und C (Bau- und Brennmaterialien und dergl.).

„Ist durch §. 55 (Lemma 8 und 9) des gedachten Transportreglements in entsprechendem Sinne erledigt.

„Die Lieferzeit ist in diesem Sinne regulirt worden. (Siehe die Bestimmungen, betreffend die Lieferfristen auf pag. 53 des Transportreglements.)

„Durch §. 60 des Transportreglements erledigt.

„Wo eine Camionnage-Einrichtung besteht, was auf allen größern

Waaren zur Wohnung festgesetzt werde.

„6. Daß die Bezahlung der Frachtbriefe nicht vor der Ermittlung des Zustandes der Colli verlangt werde, vorbehalten noch alle Rechte für den Fall innerer Beschädigungen und Entwendungen.

„7. Daß im Falle von Verspätung der Adressat jederzeit befugt sei, einen Drittheil vom Frachtpreise abzuziehen, unbeschadet des weitem Schadenersatzes, der sich aus der Verspätung ergeben könnte.

„8. Daß die Gesellschaften ihren Agenten die erforderlichen Vollmachten erteilen, Anstände wegen geringer Beschädigungen auszugleichen, mit der Verpflichtung für sie, binnen zwei Wochen das Betreffniß zu bezahlen.

„9. Daß für diejenigen Beschädigungen, deren Ausmittlung durch Experten, welche vom Handelsgericht ernannt worden, zu geschehen hat, die Vergütung spätestens inner drei Monaten geleistet werde.

Stationen der Nordostbahn der Fall ist, geschieht die Ablieferung in einer Frist von 24 Stunden.

„Siehe §. 57 (Lemma 3) und §. 63 (Lemma 8) des Transportreglements.

„In §. 59 des Transportreglements ist der Abzug der halben, unter Umständen sogar der ganzen Fracht zugestanden, unbeschadet des Klagerrechts bei allfälligen weitem Schaden.

„Eine solche Ermächtigung würde der Dienstorganisation der meisten schweizerischen Bahnverwaltungen widersprechen. Im Interesse des Verkehrs selbst ist es wünschbar, daß gleichartige Anstände auch möglichst nach gleichen Grundsätzen entschieden werden. Bei der großen Ungleichheit des Bildungsgrades und der Urtheilskraft der Vorstände der einzelnen Stationen würde aber, falls dem Begehren der Petenten entsprochen würde, eine sehr ungleichmäßige Behandlung Platz greifen.

„Daher muß der Entscheid den Direktionen reservirt werden, der übrigens meist ganz rasch erfolgt.

„Handelsgerichte bestehen in den wenigsten Kantonen, weshalb auch nicht eine solche allgemeine Bestimmung aufgestellt werden kann. Nach Erledigung eines Entschädigungsfalles durch die Gerichte wird wol überall die Ersatzleistung alsbald geschehen, nachdem das Urtheil in Rechtskraft erwachsen ist.

„10. Daß die Gesellschaften ihre Agenten ermächtigen, sofort diejenigen Beträge unter Fr. 100 zu bezahlen, welche auf den Sendungen nachgenommen werden.

„11. Daß die Reglemente und Tarife der Gesellschaften mit Angabe der Entfernungen eine hinreichende Veröffentlichung erhalten, damit sie leicht zur Kenntniß des Publikums gelangen können.

„B. Das kaufmännische Direktorium in St. Gallen bemerkt:

„es könne die Eingabe der Kaufmannschaft von Genf, Namens des Handelsstandes von St. Gallen, nur unterstützen; es halte dafür, daß das Einschreiten des Bundes sogar im Interesse der Gesellschaft liege, weil einzig auf diesem Wege fernern Konflikten unter ihnen selbst vorgebeugt werden könne. Was jedoch die in der Petition enthaltenen Vorschläge betreffe, so könne das Direktorium denselben, als zu weit gehend, nicht vollständig beipflichten. In Gegenvorschläge sich einzulassen, finde es hinwieder überflüssig, zumal die h. Bundesversammlung nach geschöpfter Ueberzeugung von der Nothwendigkeit

„Eine solche Ermächtigung kann aus leicht erklärlichen Gründen unmöglich ertheilt werden. Hinwieder sind die Bahnverwaltungen unter sich übereingekommen, ihre Angestellten zu autorisiren, an bekannte und solvente Aufgeber Nachnahmen bis auf den Betrag von Fr. 150 sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen. Sie fanden es aber nicht für angemessen, eine dießfällige Bestimmung in das Transportreglement selbst aufzunehmen.

„Das neue Reglement wird mit den Tarifen und den Entfernungsangaben gedruckt und zu einem sehr ermäßigten Preise öffentlich verkauft werden. Es wurde dieses übrigens von den einzelnen Verwaltungen auch bisher schon so gehalten; die Nachfrage nach den Reglementen war aber stets eine äußerst geringe.

„Wie das vorliegende Transportreglement für den direkten schweizerischen Verkehr beweist, so haben die Bahnverwaltungen von sich aus über Transportbestimmungen sich verständigt, durch welche den Wünschen des Genfer Handelsstandes vollständig Rechnung getragen wird. Sie sind demnach noch über die Ansichten des kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen hinaus gegangen.

des begehrten Schutzes die hiefür erforderlichen Bestimmungen leicht auszumitteln wissen werde.

„C. Die Eingaben aar-gauischer Handelsfirmen unterstützen die Genfer Petition und machen im Weiteren speziell auf folgende Punkte aufmerksam:

1. Bei entstehenden Beschädigungen und Verlusten sollen die Bahnverwaltungen vollständigen Ersatz leisten, und soll dabei je eine Gesellschaft für die andere haften.

„2. Sollen die Bahnverwaltungen mit Annahme der Güter auch gleichzeitig die Verpflichtung übernehmen, dieselben inner der vorgeschriebenen Lieferungsfrist an deren Bestimmungsort zu befördern, und zwar ohne daß diese Frist von der Zahl und der Beschaffenheit der vorhandenen Betriebsmittel bedingt werde, da die Bahnen dafür zu sorgen haben, daß diese Betriebsmittel in genügender Anzahl vorhanden seien.

„3. Sollen die Bahnen bei allfälligen Verlusten sich der Schadenersatzpflicht wegen schlechter Verpackung oder undeutlicher Bezeichnung nicht entziehen können, da die Annahme der Güter auch die als genügend befundene Verpackung und Bezeichnung voraussetzt.

„Geschicht (siehe §. 63 des Transportreglements).

„Geschicht (siehe §. 59 des Transportreglements.)

„Durch das Transportreglement ist diesem Begehren entsprochen, indem dasselbe bei Verlusten und Beschädigungen aus den erwähnten Ursachen die Ersatzpflicht der Bahnverwaltungen nicht ablehnt.

„Eine Ablehnung der Verantwortlichkeit für Beschädigungen findet nur in solchen Fällen statt, in welchen ein Versender seinen Vortheil dabei zu finden glaubt, die Sendungen unter Verzicht auf daherrige Gewährleistung Seitens der Bahnverwaltungen ohne Verpackung aufzugeben. Letztere Bestimmung liegt daher ganz und gar im Interesse eines leichtern Verkehrs.

„4. Zur Erleichterung des Kleinverkehrs sollen für Colli unter 100 Pfund günstigere Bedingungen aufgestellt werden.

„5. Jede Bahnverwaltung soll in jedem Kanton, dessen Boden sie durchschneidet, ein Domizilium aufgeben, und es sollen für diejenigen Kantone, die keine Handelsgerichte haben, genaue Bestimmungen aufgestellt werden über ein kurzes gerichtliches Verfahren bei Entschädigungsforderungen, die gütlich nicht erledigt werden können, indem der gewöhnliche Zivilrechtsweg zu langsam und mit zu großen Kosten verbunden sei.

„Die Taxbehandlung kleinerer Colli ist durch die Konzessionsbestimmungen genau normirt. Die Nordostbahn hat sich dießfalls stets inner den Schranken der Konzessionen bewegt. Die neue Transportordnung gewährt übrigens dem Kleinverkehr in sofern eine Erleichterung, als im §. 48 (Lemma 3) bestimmt ist, daß bei Eilgut das Mehrgewicht über einen halben Zentner hinaus nur nach Zehntelzentnern zu berechnen sei. Sie geht also über die betreffende Konzessionsvorschrift hinaus.

„Die aargauische Konzession der Nordostbahngesellschaft bestimmt, daß die Gesellschaft für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Aargau eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in Aarau belangt werden könne. Dieser Bestimmung hat sich die Nordostbahngesellschaft noch nie zu entziehen gesuht. Ähnliche Vorschriften finden sich auch in den übrigen Konzessionen. Diesem Theile des Besuchs der aargauischen Handelsfirmen wäre also längst entsprochen.

„Es ist den Kantonen selbstverständlich unbenommen, das prozessualische Verfahren für Streitigkeiten, welche aus dem Expeditionsz- und Frachtgeschäft herrühren, nach ihrem Gutdünken zu ordnen. In den frühern Transportreglementen der Eisenbahnverwaltungen war dießfalls ein schiebichterliches Verfahren vorgesehen. Hiebei hatte sich das verkehrtreibende Publikum sehr gut befunden. Von Seiten eines schweizerischen politischen Vereins wurde aber seiner Zeit die dießfällige Transportbestimmung als eine

„D. Der solothurnische Handelsstand verlangt im Allgemeinen:

„Die Gesetzgebung hätte zu bestimmen:

„a. Den Umfang der den Gesellschaften obliegenden Verantwortlichkeit.

„b. Den Gerichtsstand, bei welchem Beschwerden anzubringen sind.

„c. Das unter den speidirenden Gesellschaften zu begründende solidarische Verhältniß.

„Ferner sollten zwischen dem Bund und den Gesellschaften Vereinbarungen getroffen werden, um die Zollabfertigung durch die Gesellschaften besorgen zu lassen.

„E. Der Basler und Luzerner Handelsstand verlangt:

„1. Einheitliches Transportreglement für alle schweizerischen Bahnen.

Anmahnung der Eisenbahngesellschaften lebhaft angefochten, so daß letztere vorziehen mußten, sie fallen zu lassen.

„Eine Codifikation auf diesem Gebiete würde sich wol nicht bloß auf den Eisenbahnverkehr, sondern auf das Fracht- und Speditionswesen im Allgemeinen zu erstrecken haben. Was speziell den Eisenbahnverkehr anbelangt, so dürften dabei gerechterweise für das Publikum kaum günstigere Bestimmungen aufgestellt werden können, als demselben durch das neue Transportreglement für den direkten schweizerischen Verkehr gewährt werden.

„Ist durch die KonzeSSIONen regulirt.

„Das Transportreglement für den schweizerischen Verkehr begründet eine vollständige Solidarität unter den verbundenenen Bahnen.

„Die Nordostbahngesellschaft läßt schon seit geraumer Zeit an der Landesgränze durch ihre Agenten die Zollbehandlung unentgeltlich besorgen, obschon ihr hiezu keine Verpflichtung obliegt.

„Durch das neue Transportreglement für den „direkten schweizerischen Verkehr“ ist diesem Bunde wenigstens theilweise entsprochen. Den beiden noch nicht beigetretenen, im Betriebe befindlichen, schweizeri-

sehen Bahnunternehmungen (Jura industriel und Ligne d'Italie) steht der Zutritt zu demselben jeden Augenblick frei.

„Es ist dabei noch zu bemerken, daß dieses Reglement fast identisch ist mit den Reglementen der Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und, so viel hierorts bekannt, auch der Franco-Suisse-Bahn und der Westbahn für den internen Verkehr. Wenn das Nämliche nicht auch der Fall ist bei dem Transportreglemente für den internen Verkehr der Zentralbahn, so dürfte die Schuld hiervon lediglich darin liegen, daß zwischen einzelnen der betreffenden Kantonsregierungen und der Bahnverwaltung dießfalls divergierende Ansichten bestehen.

„2. Verzicht der Bahnverwaltungen, einseitig ihre Reglemente und Tarife in einem den Verkehr erschwerenden Sinne abzuändern ohne Genehmigung der betreffenden Behörden.

„Die bisherigen Aenderungen waren unsers Wissens ohne Ausnahme Verkehrs erleichterungen, ganz besonders auch, so weit es die Tarifverhältnisse betrifft. Würde übrigens den Bahnverwaltungen die Möglichkeit entzogen, eine einmal gewährte Begünstigung wieder zurücknehmen zu können, so müßten sie sich in Zukunft natürlich doppelt besinnen, ehe sie einer solchen Statt gäben. Die praktische Folge des Begehrens der Petenten möchte daher kaum eine den Interessen des Handelsstandes günstige sein. Was hinwieder der letztere mit Recht verlangen kann, ist eine rechtzeitige Publikation bei Abänderungen in erschwerendem Sinne, welcher übrigens vorkommenden Falls jeweilen Statt gegeben werden wird.

„3. Aufhebung jeder Bestimmung in den Reglementen, die in

„Diesfür dürfte sich das verkehrtreibende Publikum kaum sehr dank-

Bezug auf Haft- und Ersatzpflicht die Eisenbahnverwaltungen außer den Bereich der gewöhnlichen Gerichte und Geseze stellt.

„4. Aufstellung fester Grundsätze, betreffend Uebernahme von Waaren, Verladungsfrist, Beförderung der Güter und deren Ablieferung am Bestimmungsorte.

„5. Ausdehnung dieser rechtlichen Grundsätze auf den Verkehr fremder Bahnen auf schweizerischem Gebiete.

bar erzeigen. Der Geschäftsmann betritt den Prozeßweg nicht gerne. Er zieht vor, in den Transportreglementen bestimmte, auf einer billigen Basis beruhende Normen aufgestellt zu sehen, auf Grund derer eine rasche und gütliche Abwicklung allfälliger Anstände möglich ist. Die Anrufung der gewöhnlichen Gerichte ist dabei ja nicht ausgeschlossen, so wenig als die Anwendung der gewöhnlichen Geseze im Falle eines Prozesses.

„Diesem Begehren ist durch das neue Transportreglement für den direkten Verkehr entsprochen.

Falls von wem immer allgemeine rechtliche Vorschriften erlassen werden sollten, so darf wol als selbstverständlich betrachtet werden, daß dieselben auch auf die das Schweizerg Gebiet befahrenden fremden Bahnen auszudehnen seien.

Betreffend die mit unserm Kreisschreiben vom 9. Dezember vorigen Jahres an die Bahngesellschaften gerichteten speziellen Fragen erwidert die Nordostbahndirektion Folgendes:

„Ad 1. Die am 15. Juni 1860 in Kraft getretene Transportordnung für den internen Verkehr der Nordostbahn entspricht den von den Betenten ausgesprochenen Wünschen, so weit solche irgend als begründet erachtet werden, im weitesten Umfange. Die in dieser Transportordnung enthaltenen Bestimmungen finden seit jenem Zeitpunkte gleichmäßig auch Anwendung für den direkten Verkehr zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, so wie für den internen Verkehr der letzteren.

„Im Weitern haben sich die Verwaltungen der schweizerischen Bahnen (Nordostbahn, Zentralbahn, Westbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Franco-Suisse-Bahn und Bahn von Genf nach Versoix und von Lausanne nach Freiburg und an die Bernergränze) im Laufe dieses

„Jahres über ein „Transportrglement für den direkten (Schweizerischen) „Verkehr“, welches, einige ganz geringfügige Modifikationen abgerechnet, „mit jener Transportordnung der Nordostbahn ganz identisch ist. Ebenso „haben dieselben für diesen direkten Verkehr auch eine übereinstimmende „Waarenklassifikation vereinbart. Leider ist die Inkraftsetzung dieses „Transportreglementes durch verschiedene Zwischenfälle, ganz besonders „aber durch die Vorarbeiten für die Tarifaufstellung und den Druck der „sehr umfangreichen Gütertarife verzögert worden. Indessen sind die „nöthigen Vorbereitungen nunmehr so weit gediehen, daß eine am 3. „und 4. dieses Monats (Dezember 1861) stattgehabte Konferenz der „Bahnverwaltungen den Beschluß fassen konnte, das Reglement endlich „auf den 1. Februar nächstkünftig in Kraft treten zu lassen, welcher „Termin, wie wir zuversichtlich hoffen, wird eingehalten werden können.

„Wir erlauben uns, Ihnen eine Anzahl Exemplare dieses Trans- „portreglementes, zu welchem nur noch die Gütertarife fehlen, hier beizu- „schließen.

„Ad 2. Das handeltreibende Publikum derjenigen Kantone, auf „welche sich die Nordostbahn erstreckt, Zürich, Schaffhausen, Aargau und „Thurgau, ist mit den Transportvorschriften der Nordostbahn durchaus „zufrieden, wie denn auch aus diesen Kantonen, mit Ausnahme von „Aargau, keine sachbezüglichen Eingaben an Ihre hohe Behörde gelangt „sind. Was die dießfälligen Petitionen aus dem Kanton Aargau anbe- „trifft, so scheinen solche entweder älter zu sein, als die erwähnte Trans- „portordnung der Nordostbahn, oder aber sich nicht auf diese zu beziehen. „Es haben auch diejenigen hohen Regierungen jener Kantone, welche „Einsicht von denselben genommen, sich mit den darin aufgestellten Vor- „schriften einverstanden erklärt.

„Im Hinblick auf vorstehende Thatsache darf man sich daher der „Erwartung hingeben, daß die Einführung des mit der Transportord- „nung der Nordostbahn in allen wesentlichen Punkten übereinstimmenden „und alle irgend begründeten Wünsche der Petenten berücksichtigenden „Schweizerischen Transportreglementes das geeignete Mittel sei, zur Besei- „tigung der Mängel, welche bisher im Transportwesen der schweizeri- „schen Eisenbahnen gewaltet haben mögen.

„Ad 3. Auf der Nordostbahn bestehen keine Tarife, durch welche „die Einfuhr fremder Produkte gegenüber den einheimischen begünstigt „würde.

„Ad 4. Die Nordostbahn hat, theils für sich allein, theils in „Verbindung mit der Zentralbahn oder den Vereinigten Schweizerbahnen „oder der badischen Staatsbahn Differenzialtaxen (d. h. Taxen, welche „bei gewissen Tarifklassen von den Normalätzen abweichen) für den Ver- „kehr: a. von Schaffhausen (resp. Dachsen, Marthalen, Andelfingen) „nach und von Romanshorn; b. von Schaffhausen (resp. Dachsen,

„Marthalen, Andelfingen) nach und von Baden, Lurgi, Siggenthal,
 „Döttingen, Koblenz, Brugg, Wildeggen und Aarau; c. von Zürich und
 „der rückliegenden Stationen nach und von Luzern; d. von Basel nach
 „Winterthur und den rückliegenden Stationen; e. von Basel, so wie von
 „Waldshut und den übrigen badischen Stationen nach und von Schaff-
 „hausen (resp. Dachsen, Marthalen, Andelfingen); f. von Basel, so wie
 „von Waldshut und den übrigen badischen Stationen, ferner von Lyon
 „und Mâcon nach und von Romanshorn und den Bodenseeplätzen;
 „g. von Altbrun, Lauffenburg, Murg, Säckingen, Brennet und Rhein-
 „selben nach und von Brugg, Wildeggen und Aarau; h. von Mannheim,
 „Heidelberg u. nach den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen
 „auf den Strecken Melz-Chur und Winterthur-St. Gallen; i. für Ge-
 „treidetransporte auf längeren Distanzen u. — Diese Differenzialtarife
 „finden ihre Begründung theils in der Konkurrenz anderer, hauptsächlich
 „deutscher Transportanstalten, theils in den großen Umwegen, auf welche
 „der bezügliche Verkehr für den Eisenbahntransport verwiesen ist. Unserer
 „Wahrnehmung zufolge haben die Tarife sehr wesentlich zur Hebung des
 „Verkehrs beigetragen und namentlich auch eine Vermehrung des schwei-
 „zerischen Transitverkehrs zur Folge gehabt.

„Das System der Differenzialtarife ist ein nicht unwichtiger Faktor
 „für einen lukrativen Bahnbetrieb. Dasselbe findet daher unserm Wissens
 „auch in allen andern Ländern Anwendung. Die schweizerischen Eisenbahn-
 „konzessionen gewähren in dieser Hinsicht den Bahnverwaltungen fast ohne
 „Beschränkung freie Hand. Differenzialtarife werden in der Regel auf-
 „gestellt: zur Bekämpfung von Transportkonkurrenzen; zur Beseitigung
 „von Lagemißverhältnissen bei großen Umwegen; zur Ermöglichung des
 „Transports von geringwerthigen Rohartikeln auf größeren Distanzen;
 „zur Erzielung von Ladungen in der, der Verkehrsströmung entgegengesetz-
 „ten Richtung, in welcher sonst die Wägen leer geführt werden müß-
 „ten u. s. f. Durch dieselben wird nicht bloß das Interesse der Bahn-
 „verwaltungen gefördert, sondern sie sind im Allgemeinen auch für die
 „volkswirtschaftliche Entwicklung des Landes von großem Nutzen, indem
 „sie den Güteraustausch wesentlich erleichtern. Allerdings macht sich in
 „einigen andern Staaten eine gewisse Agitation gegen das System der
 „Differenzialtaxen bemerkbar. Dieselbe dürfte aber überall zumeist von
 „solchen Plätzen ausgehen, welche bisher im Besitze des Expeditions- und
 „Zwischenhandels waren, welche Geschäftszeige in Folge der Ausdehnung
 „der Eisenbahnneze und der Einführung eines direkten Verkehrs von
 „Bahn zu Bahn mehr und mehr an Bedeutung verlieren und denen auch
 „die Differenzialtaxen in der Regel keinen Gewinn bringen. Den volks-
 „wirtschaftlichen Interessen eines Landes entspricht es aber ohne Zweifel
 „besser, wenn die Art und Weise des Eisenbahnbetriebes die direkten
 „Beziehungen zwischen den Produzenten und den Konsumenten möglichst
 „fördert, als wenn der dießfällige Verkehr den an sich unproduktiven Ver-
 „mittlungsgeschäften mehr als nöthig tributär bleiben muß.“

Das Direktorium der schweizerischen Centralbahn (Schreiben vom 4. Jänner 1862) unterstützt in allen Theilen die Antwort der Nordostbahn.

Im Uebrigen gibt dasselbe zu, daß wirkliche und dauernde Uebelstände im Transportwesen vorgekommen seien, namentlich zu der Zeit, wo die Eisenbahn längs des Vierersee's noch nicht erstellt gewesen. In dessen sei die Centralbahnverwaltung eifrig bemüht gewesen, die Einrichtung des Transportwesens zu verbessern.

In Betreff der Tariffäge habe die Centralbahnverwaltung eine Menge von Ermäßigungen für Gegenstände eines großen Verbrauches, namentlich für Rohstoffe, eintreten lassen; es sei ihr jedoch kein einziger Fall bekannt, wo dem fremden Produkt vor dem einheimischen eine Begünstigung gewährt worden wäre.

Ueber die Differenzialtaxen spricht sich das Direktorium der Centralbahn folgendermaßen aus:

„Es bestehen auf der Centralbahn auch Differenzialtaxen, d. h. Taxen, welche nicht im Verhältniß der Transportlänge stehen und bei denen eine längere Strecke verhältnißmäßig oder absolut wohlfeiler ist, als eine kürzere. Solche Taxen, welche die Abwendung irgend einer Konkurrenz bezwecken, bestehen zwischen Basel und Schaffhausen und mehreren andern Stationen der Ostschweiz gegenüber der badischen Linie; ferner zwischen Zürich und Luzern gegenüber der kürzern Land- oder Wasserstraße und zwischen Bern und Burgdorf einerseits, und Biel andererseits gegenüber der kürzern Landstraße.“

„Endlich erwähnen wir auch noch der Differenzialtaxe für den Getraide-transport von der Ostschweiz nach Genf und Lyon, gegenüber der Konkurrenz von Marseille her.“

„Diese Differenzialtaxen schaden Niemand, und indem sie zwischen bestimmten Orten eine wohlfeilere Verbindung erstellen, befördern sie den Verkehr und die damit verbundenen Vortheile. Sie kommen darum auch auf allen Bahnen zur Anwendung, und werden je länger je mehr als eine Einrichtung angesehen, die ebenso nützlich für das Publikum ist, als für die Bahnverwaltung.“

Schließlich gibt die Antwort der Centralbahn noch folgende, die einzelnen Petitionen betreffenden Aufschlüsse:

Ad. 5. Der Genferpetition.

Die Frist für den Camionnage-dienst, welchen die Centralbahn an allen größeren Orten eingerichtet habe, sei auf 24 Stunden beschränkt.

Zur Aargauer Eingabe.

Obgleich die kleinen Colli der Mühe und Verantwortlichkeit wegen die konzessionsgemäße Taxe vollkommen rechtfertigen, so habe die Verwaltung doch für das Gilgut noch Ermäßigungen eintreten lassen. Nun glaube sie aber nicht mehr weiter hinabgehen zu sollen; auch scheine es nicht im Wunsche der eidgenössischen Postverwaltung zu liegen, daß die

Bahntage für kleinere Colli von mehr als 10 Pfund Gewicht herabgesetzt werde.

Zur Solothurner Eingabe:

Die Zollabfertigung werde gegen eine sehr mäßige Taxe durch die Bahnverwaltung besorgt. Wenn die Zentralbahn die Besorgung nicht ganz unentgeltlich übernehme, wie die Nordostbahn in Romanshorn, so erkläre sich die Verschiedenheit leicht durch die Verschiedenheit der Transporttagen: Während die Zentralbahn für die erste Klasse 4 Centimen, für die zweite $3\frac{1}{2}$ Cent., für die dritte 3 Cent. und für die vierte $2\frac{1}{2}$ Cent. per Zentner und Stunde berechne, so beziehe die Nordostbahn kraft ihrer Konzeption 5 Cent. oder 4 Cent. per Zentner und Stunde.

Bereinigte Schweizerbahnen.

Die Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen (Schreiben vom 29. Dezember 1861) erklärt, daß sie sich ebenfalls der Vernehmung der Nordostbahndirektion anschließe.

Die Verwaltung der Union-Suisse ist der Ansicht, daß, wenn hier und da Uebelstände im Transportwesen der schweizerischen Eisenbahnen vorgekommen seien, dieselben durch die Bestimmungen des neuen Transportreglementes als vollständig beseitigt betrachtet werden dürfen.

Auf dem Bahnnetz der Vereinigten Schweizerbahnen bestehen keine Tarife, welche die Einfuhr fremder Produkte gegenüber den einheimischen begünstigen. Einzig habe sich die Verwaltung im Spätjahr 1861 veranlaßt gesehen, und zwar im größten Interesse der Bevölkerung, momentan für „Kartoffeln“ im direkten Verkehr mit der Nordostbahn und der großherzoglich badischen Bahn eine niedrigere Taxe eintreten zu lassen.

Auf den Vereinigten Schweizerbahnen bestehen laut Angabe der Direktion folgende Differenzialtarife:

1. In internen Verkehr:

In der Richtung von und nach Zürich und rückwärts Zürich mit den Linth- und Glarnerstationen, in Konkurrenz mit der Schifffahrt auf dem Zürchersee und dem Linthkanal. Der bezügliche Vertrag mit der Handelskommission des Kantons Glarus ist übrigens mit verfloßnenem Monat Februar außer Kraft getreten.

2. Im direkten Verkehr:

Spezialtarif ab Mannheim und ab Ludwigshafen,

„ von Lyon und Mâcon,

„ für Baumwolle ab Havre, Dieppe, Dünkirchen, Boulogne,

„ „ Getraide, Mehl und Mühlenfabrikate auf längere Distanzen mit den angrenzenden schweizerischen Bahnen und der französischen Ostbahn,

„ „ Steinkohlen mit der französischen Ostbahn und den pfälzischen Bahnen.

Hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der Anwendung von Differenzialtarifen bezieht sich die Direktion auf die sachbezüglichen Erörterungen der Nordostbahndirektion.

Die Direktion der schweizerischen Westbahn (Schreiben vom 30/31. Dezember 1861) beruft sich in Bezug auf die allgemeinen Fragen auf den Bericht der Nordostbahndirektion.

Im Weiteren übermittelt die Verwaltung drei zwischen der Westbahn und den anschließenden Bahnen bestehende Spezialtarife, mit dem Beifügen, daß diese Tarife lediglich den Zweck hätten, die Konkurrenz der Linie Lyon-Genf-Dien gegenüber derjenigen von Lyon-Besançon-Belfort-Basel zu ermöglihen.

Auch die Direktion der Franco-Suisse-Eisenbahn (Schreiben vom 3. Januar 1862) schließt sich der mehrerwähnten Vernehmlassung der Nordostbahn an.

Im Speziellen beschränkt sie sich auf folgende Bemerkungen:

1. Daß ihr keinerlei besondere Klagen von Seite des neuenburgischen Handelsstandes eingegangen seien.
2. Daß auf allen Hauptstationen der Franco-Suisse der Camionnage-dienst mit einer Lieferungsfrist von 24 Stunden organisiert sei.
3. Daß das Domizilium der Direktion in Neuenburg sich befinde.
4. Daß die Gesellschaft bereits jetzt schon die Zollabfertigung auf Rechnung der Bahnverwaltungen besorge, wie der Solothurner Handelsstand es verlangt.

In der Vernehmlassung des Jura industriel (Schreiben vom 18. Dezember 1861) wird namentlich auf die exceptionellen Verhältnisse dieser Bahn hingewiesen, um darzuthun, daß gewisse Abweichungen von den gewöhnlichen Bestimmungen, wie z. B. hinsichtlich der Tariffätze gerechtfertigt erscheinen.

Da die übrigen Bemerkungen über die Haftpflicht etc. nichts Neues enthalten und die Verwaltung des Jura industriel nunmehr auch dem allgemeinen Transportreglemente für den direkten Verkehr beigetreten ist, so glauben wir uns mit den Details dieser Vernehmlassung, so weit es die in den Petitionen angeführten speziellen Punkte anbetrifft, nicht weiter aufhalten zu sollen.

Unbelangend den Transport schwerer Waaren zu ermäßigten Preisen erklärt der Jura industriel, es seien dortseits keine Tarife bekannt, durch welche die Einfuhr fremder Produkte zum Nachtheile der einheimischen begünstigt würde; dagegen könne es allerdings vorkommen, daß man unter gegebenen Verhältnissen, wo es sich darum handle, den Verkehr auf die eigenen Linien zu ziehen, genöthiget werde, andere kilometrische Tariffätze anzuwenden.

Einen solchen Tarif habe der Jura industriel für die über Besançon

und Morteau kommenden Waaren aufgestellt, durch den es dieser Bahn möglich geworden sei, mit der Lyon-Genferlinie zu konkurriren; indessen entgehe dem Jura industriel immerhin noch ein täglicher Transport von 600 Zentnern.

Die Direktion der Freiburg-Lausanner-Eisenbahn (Schreiben vom 2. Januar 1862) ist nicht im Falle, über die Verhältnisse des Transportwesens einläßlichere Angaben zu machen, weil bis jetzt nur die kurzen Strecken Genf-Versoir und Thörtschhaus-Balliswyl im Betriebe stehen und dieser Betrieb überdies durch die Lyon-Genferbahn und durch die Zentralbahn besorgt werde. Indessen verweist die Direktion auf das neue Transportreglement, von welchem sie glaubt, daß es den meisten Beschwerden des Handelsstandes vollständig Rechnung trage.

Von Tarifen, durch welche die Einfuhr fremder Produkte begünstigt würde, hat die Direktion der Freiburg-Lausannerbahn keine Kenntniß. Vagegen existiren auf der Linie Genf-Versoir folgende Differenzialtaxen:

- a. für den Transport von Getraide durch die Schweiz,
- b. im Verkehr mit der Westbahn ein reduzierter Tarif für gewisse Waaren.

Die Direktion bemerkt hiebei, daß diese Taxen, weit entfernt, dem schweizerischen Handel und der einheimischen Produktion nachtheilig zu sein, vielmehr dazu beitragen, die Preise der Lebensmittel herabzusetzen, die Bezugsquellen der Bevölkerung zu vermehren, und für den Produzenten, so wie für den Konsumenten wohlfeilere Einkäufe zu ermöglichen.

Die Verwaltung der Ligne d'Italie (Schreiben des Ingénieur en chef du séquestre vom 19. Dezember 1861) bemerkt von vorn herein, daß die momentanen exzeptionellen Verhältnisse dieser Unternehmung nothwendig auch bedeutende Störungen in den Verkehrsverhältnissen nach sich ziehen mußten.

In Bezug auf die in den Petitionen angeführten Beschwerdepunkte und Begehren gibt die Verwaltung der Ligne d'Italie, welche bis jetzt dem neuen Transportreglemente nicht beigetreten ist, folgende Aufschlüsse:

1. Daß auf den Hauptstationen die Frist von 48 Stunden und auf den kleinen Stationen eine solche von 24 Stunden für die Absendung der Güter eingehalten werde, mit der Bedingung jedoch, daß diese Fristen um 24 Stunden verlängert werden dürfen, wenn, was im Wallis häufig vorkomme, zwei Festtage auf einander folgen.

2. Daß die Gesellschaft, weil die Bahn nur einspurig erstellt sei, die Geschwindigkeit der Waarenbeförderung in gewöhnlicher Fracht (à petite vitesse) auf 100 Kilometer per 24 Stunden festgesetzt habe.

3. Daß für die Ablieferung der Waaren zur Wohnung eine Frist von 24 Stunden für die in der Nähe der Bahnhöfe oder durch einen CamionnageDienst mit denselben verbundenen Lokalitäten genüge.

4. Daß die Ankunft von Waaren, welche an die Station oder bureau restant adressirt seien, dem Adressaten auf seine Verantwortlichkeit und Gefahr mittelst Avisbriefen per Post angezeigt werde.

5. Daß solche Waaren, welche ihrer Natur nach einem schnellen Verderbniß unterworfen seien, nur unter Garantie des Absenders und frankirt abgenommen werden.

6. Daß bei Beschädigungen, welche die Dazwischenkunft von Experten nothwendig machen, letztere gleichzeitig auch die ihnen angemessen scheinende Frist für die Bezahlung der Vergütung festsetzen sollen.

7. Daß bei Beschädigungen oder Verlust die Ligne d'Italie nur dann die volle Entschädigung leisten könne, wenn von der betreffenden anschließenden Bahn die Garantie dafür übernommen werde.

8. Daß der Gerichtsstand der Ligne d'Italie in Martigny-ville, ihrem Domizilium, sich befinde.

9. Daß hinsichtlich der Zollabfertigung eine Verständigung zwischen der Ligne d'Italie und der Westbahn stattgefunden habe, gemäß welcher die Zollgebühren täglich durch die letztere berichtigt werden.

In Bezug auf die Differenzialtaxen bemerkt die Verwaltung, die Differenzialtaxen variiren:

- 1) nach dem Gewicht des zu befördernden Gegenstandes, und in dieser Beziehung seien die einheitlichen Gewichtssätze bei jeder Gesellschaft verschieden. Die Ligne d'Italie habe gemäß der Konzession als Einheitsgewicht die Tonne von 1000 Kilogrammen, andere schweizerische Gesellschaften den Zentner zu 100 Pfund;
- 2) nach der Natur des zu befördernden Gegenstandes, und
- 3) nach der Entfernung, auf welche der Gegenstand befördert werden solle.

Die Wirkung der Differenzialtaxe bestehe darin, daß sie den Produkten einer Ortschaft es möglich machen, mit den gleichen Produkten einer andern zu konkurriren.

Wie sich schon aus einer summarischen Prüfung der oben im Auszuge mitgetheilten beidseitigen Bernehmlassungen ergibt, ist die Angelegenheit betreffend das Transportwesen auf den schweizerischen Eisenbahnen mit der Aufstellung und Einführung des in denselben vielfach erwähnten Reglementes für den direkten Verkehr, welches nunmehr von allen Gesellschaften, mit Ausnahme der Ligne d'Italie, angenommen ist, in ein neues Stadium getreten. Die Gesellschaften stützen sich auf dieses Reglement, indem sie nachzuweisen suchen, daß durch dasselbe den berechtigten Klagen Rechnung getragen sei, und die Kantonsregierungen ihrerseits anerkennen der Mehrzahl nach, daß seit dem Eingang der Petitionen des schweizerischen Handelsstandes verschiedene Verbesserungen im Transportwesen eingetreten seien.

Hiebei ist überdieß nicht außer Acht zu lassen, daß fragliches Reglement auf den verschiedenen schweizerischen Bahnen, mit Ausnahme des Jura industriel und der Ligne d'Italie (und mit theilweisem Unterbruch von zwei Tagen, welcher durch eine Verfügung der Regierung des Kantons Argau herbeigeführt worden), erst am 15. März abhin in Kraft getreten ist, daß somit die Kantone zur Zeit der Abfassung ihrer Vernehmlassungen noch nicht im Falle waren, über die Verbesserungen des neuen Reglements ein Urtheil abzugeben.

Unter diesen Umständen schien es uns vor Allem nothwendig, während einiger Zeit den Erfolg des neuen Reglements abzuwarten, und dann bei den Kantonen anzufragen, wie sich dasselbe bewähre, und welche Uebelstände noch zu beseitigen übrig bleiben.

In diesem Sinne haben wir dann unterm 2. Juni ein zweites Kreis Schreiben an sämtliche Stände erlassen, worin wir dieselben einluden, uns über den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit Bericht zu erstatten.

Die uns auf obiges Kreis Schreiben eingegangenen Antworten (es stehen einzig noch diejenigen von Unterwalden aus) lassen sich in drei Kategorien eintheilen, nämlich:

1. Antworten von Kantonen, die sich entweder mit dem neuen Reglemente für den direkten Verkehr befriedigt erklären, oder die überhaupt keinerlei Bemerkungen über bestehende Uebelstände im Eisenbahntransportwesen anzubringen im Falle sind. Es sind dieß die Kantone Uri, Glarus, Zug, Freiburg, Basel=Stadt, Appenzell Auser= und Inner=Rhoden, St. Gallen, Graubünden, Thurgau, Tessin, Waadt und Neuenburg.

2. Antworten von Kantonen, welche nur in einzelnen untergeordneten Punkten, welche auch theilweise schon ihre Erledigung gefunden haben, auf die in den früheren Vernehmlassungen gestellten Begehren zurückkommen, nämlich:

Zürich (Schreiben vom 17. Juni 1862) wiederholt die im Schreiben vom 15. Februar abhin gestellten Begehren, betreffend kostenfreie Versorgung der Zollabfertigung durch die Eisenbahnverwaltungen und den Beitritt des Jura industriel und der Ligne d'Italie zum neuen Transportreglement.

Luzern (Schreiben vom 13. Juni 1862) ist mit Prüfung des neuen Reglements beschäftigt, kann daher gegenwärtig keine besonderen zu bereinigenden Punkte angeben.

Schwyz (Schreiben vom 2. Juli 1862) hat von dem neuen Transportreglemente keine Kenntniß erhalten und beruft sich im Uebrigen auf die mit Schreiben vom 22. Februar laufenden Jahres gemachten Bemerkungen, betreffend Verlängerung des Termins für die Wegnahme der Waaren vom Bahnhofe in Luzern und Erstellung einer direkten Verbindung mit den Marktschiffen ebendasselbst.

Wallis (Schreiben vom 21. Juni 1862) bemerkt, daß auf der Ligne d'Italie seit dem 10. Februar (Datum der letzten Vernehmlassung) mit Ausnahme der Gewährung eines kleinen Rabattes auf dem Transporte von Anthracit, im Transportwesen keinerlei Modifikationen eingetreten seien; im Uebrigen beruft sich die Regierung auf die unterm 10. Februar ertheilte Antwort, indem sie namentlich die Beschwerde, betreffend die angeblich von der Westbahn aufgestellte Differenzialtage für den Transport von Wein in Erinnerung bringt.

Genf (Schreiben vom 28. Juni 1862) hat bis jetzt keine weiteren Klagen über das Transportwesen vernommen und schließt daraus, daß wirklich die früher so lebhaft gerügten Uebelstände größtentheils beseitigt seien.

Die Regierung ist mit dem neuen Reglemente nicht in allen Theilen einverstanden. Namentlich seien es die §§. 31 und 58, welche viel zu wünschen übrig lassen. Bei §. 31, betreffend die Normalentschädigung für unrichtig versandtes oder verlorenes Reisendengepäck, wird bemerkt, daß die Gesellschaften sich auf keinen Fall den ordentlichen Gerichten entziehen dürfen.

Den §. 58, betreffend die Nachnahmen, möchte die Regierung weiter ausgedehnt und präzisirt wissen.

Bezüglich der Differenzialtagen habe sie nicht in Erfahrung bringen können, ob das in der Vernehmlassung vom 8. Januar berührte Mißverhältniß zwischen den Transporttagen für die von Lyon über Genf nach den weiter gelegenen schweizerischen Stationen (z. B. Aarau) gehenden Güter und denjenigen für den Verkehr zwischen Genf und den übrigen schweizerischen Stationen noch bestehe.

Im Allgemeinen ist die Regierung von Genf der Ansicht, daß wenn auch das neue Transportreglement noch mit einigen Mängeln behaftet sei, es doch schwer halten dürfte, dasselbe jetzt schon abzuändern; aus diesem Grunde beschränkt sie sich auch darauf, die oben angeführten Punkte zu signalisiren.

3. Antworten von Kantonen, welche mit dem neuen Reglemente für den direkten Verkehr nicht befriedigt sind und dasselbe somit entweder gar nicht, oder nur mit bestimmten Vorbehalten genehmiget haben; es sind die Kantone Bern, Solothurn, Basel-Landschaft und Aargau.

Eines der bedeutendsten Altensstücke in dieser Angelegenheit ist die uns unmittelbar vor Abschluß des gegenwärtigen Berichtes eingegangene Vernehmlassung der Regierung des Kantons Bern. Dieselbe bildet einen seltsamen Kontrast mit den beruhigenden Vernehmlassungen der unter Ziffer 1 erwähnten 14 Kantone.

Um indessen die hier zum Theil obwaltenden speziellen Verhältnisse zwischen der Regierung von Bern und der Centralbahn in's richtige Licht

zu setzen, lassen wir unten die Antwort von Bern ihrem ganzen Inhalte nach folgen, und legen diesem Berichte auch die bezüglichlichen Korrespondenzen zwischen der Regierung und dem Direktorium bei.

Solothurn hat uns mit Schreiben vom 1. Juli d. J. ersucht, zur Besprechung des Transportreglementes der schweizerischen Eisenbahnen während der gerade tagenden Bundesversammlung eine Konferenz der beteiligten Kantone anordnen zu wollen, bei welcher Gelegenheit sie (die Regierung) dann durch ihre Abgeordneten ihre Bemerkungen mündlich anbringen lassen werde.

Bei der gegenwärtigen Sachlage schien uns aber eine solche Konferenz — wenigstens vor der Behandlung der Angelegenheit durch die h. Bundesversammlung — nicht am Platze, weshalb wir uns vor der Hand nicht veranlaßt fanden, dem fraglichen Gesuche Folge zu geben.

Die Regierung von Basel-Landschaft (Schreiben vom 25. Juni 1862) theilt mit, daß sie bezüglich des gemeinschaftlichen Gütertransportreglementes der verschiedenen schweizerischen Eisenbahngesellschaften unterm 25. Juni 1862 folgenden Beschluß gefaßt habe:

„Bis nicht eine anderweitige Regulirung des in Frage liegenden Verhältnisses, sei es durch die Kantonsregierungen unter sich, sei es durch Erlass allgemein verbindlicher Bundesvorschriften, stattfindet, wird der Zentralbahngesellschaft gestattet, das fragliche Gütertransportreglement auf der basel-landschaftlichen Strecke „provisorisch in Anwendung zu bringen.

„Dabei wird jedoch vorbehalten:

„1) daß, damit die konzessionsmäßigen Rechte und Befugnisse der Regierung, so weit ihr solche in Bezug auf das Transportwesen im Allgemeinen und im Besondern zustehen, in keiner Weise angetastet oder geschmälert sein sollen, so daß sie ihr Recht, auf den Gegenstand zurückzukommen, sobald sie hiezu irgendwie Veranlassung finden sollte, ausdrücklich gewahrt haben wolle.

„2) Daß bezüglich der Ersatzpflicht für Waarenbeschädigung oder verspätete oder ungehörige Expedition und Ablieferung der Waaren den im Kanton wohnenden Reklamanten frei stehen soll, die Gesellschaft hiefür nach dem jeweils geltenden basel-landschaftlichen Recht zu belangen, statt nach den bezüglichlichen Bestimmungen des Reglementes.“

Die Regierung des Kantons Aargau (Schreiben vom 4. Juli — eingegangen den 9. Juli) hat die Angelegenheit ebenfalls wieder einlässlich behandelt. Sie besteht wie die Bernerregierung grundsätzlich (mit Ausnahme einer einzigen Modifikation, betreffend die Gewichtsberechnung) auf der Einführung des neuen Transportreglementes für die Zentralbahn, wie solches aus den stattgehabten Konferenzen hervorgegangen ist. Indessen

hat die Regierung doch die Anwendung des neuen Reglementes für den direkten Verkehr provisorisch gestattet, mit dem Begehren, daß die beanstandeten Punkte (betreffend die Haftpflicht, die Tariffätze, Waarenklassifikation u.) beförderlich im Sinne der bestehenden Konzession modifiziert werden; ferner behielt sich die Regierung im Allgemeinen noch vor, zu jeder Zeit auf die Angelegenheit zurück zu kommen.

Da die Antwort von Aargau in allen wesentlichen Punkten mit derjenigen der Regierung von Bern zusammenfällt, so unterlassen wir, näher auf dieselbe einzugehen.

Wir erwähnen einzig noch der dem betreffenden Schreiben beigelegten drei Aktenstücke, nämlich:

- 1) eines Gutachtens über die Frage, ob das Transportreglement für den direkten Verkehr zwischen den Eisenbahnen mit den Konzessionen des Kantons Aargau im Einklang stehen oder nicht;
- 2) einer Vergleichung des neuen Transportreglementes der Zentralbahn mit dem direkten Verkehrsreglement der schweizerischen Bahnen und Bezeichnung der Abweichungen, und
- 3) Vergleichung des definitiv festgestellten neuen Reglementes für den internen Verkehr mit dem frühern Entwurf (Mai 1860).

Da diese drei Dokumente auf die beanstandeten Punkte näher eingehen, so dürften dieselben namentlich sehr geeignet sein, eine allfällige nothwendig scheinende Prüfung der Details der in Frage stehenden Reglemente wesentlich zu erleichtern.

Die oben erwähnte Vernehmlassung der Regierung des Kantons Bern, d. d. 30. Juni 1862, lautet wörtlich wie folgt:

„Mit Zuschrift vom 2. dieß machen Sie uns darauf aufmerksam, daß in jüngst verfloßener Zeit eine Verständigung sämtlicher Eisenbahngesellschaften der Schweiz, mit einziger Ausnahme des Jura industriel und der Ligne d'Italie, über ein gemeinschaftliches Transportreglement für den direkten Verkehr stattgefunden habe, und laden uns ein, Ihnen diejenigen Punkte näher zu bezeichnen, welche noch einer Vereinigung bedürftig sein möchten.

„Indem wir Ihnen diese Mittheilung bestens verdanken, wollen wir nicht ermangeln, Ihrer Einladung Folge zu geben.

„Die Angelegenheit der Transportreglemente und der damit zusammenhängenden Eisenbahntarife beschäftigt uns schon seit längerer Zeit. Schon vor mehr wie einem Jahre sahen wir uns, infolge der Mittheilung eines neuen Reglementsentwurfes der Zentralbahn veranlaßt, eine Konferenz der theilnehmenden Kantone zusammenzuberufen, um sich dießfalls über ein gemeinschaftliches Vorgehen zu einigen. Außer einigen Tarifenmäßigkeiten, welche von den Kantonen verlangt wurden, beschäftigte sich die Konferenz hauptsächlich mit der Frage der Haftbarkeit der Eisenbahn-

gesellschaft für Verluste, Beschädigung und Verspätung des Transportes von Reiseeffekten und Gütern. In dieser Beziehung enthielt der Reglementsentwurf der Zentralbahn eine Menge von Beschränkungen, durch welche ihre Haftbarkeit in den meisten Fällen, entgegen den allgemeinen Landesgesetzen, ausgeschlossen oder auf ein Minimum beschränkt worden wäre. Nach langen Verhandlungen einigte sich endlich die Konferenz über einen Entwurf, welcher den allseitigen Interessen und Anforderungen entsprechend erachtet wurde. Dieser Entwurf wurde der Zentralbahngesellschaft mitgetheilt und von derselben auch angenommen.

„Gleichzeitig mit der Anzeige dieser Annahme machte uns aber das Direktorium der Zentralbahn darauf aufmerksam, daß die verschiedenen Eisenbahngesellschaften der Schweiz ein neues Reglement für den direkten Verkehr angenommen und in Kraft gesetzt hätten, und sprach die Erwartung aus, daß die beteiligten Kantonsregierungen dieses Reglement auch für den internen Verkehr genehmigen würden.

„Diese Mittheilung mußte uns schon in Rücksicht auf die Form des Vorgehens der Zentralbahngesellschaft befreunden. Nach Art. 22 der bernischen Konzession unterliegen alle Transportreglemente der genannten Gesellschaft der Genehmigung der Regierung. Dessen ungeachtet nimmt sich aber die Gesellschaft heraus, ein neues Reglement in Vollziehung zu setzen, ohne uns auch nur davon Anzeige zu machen, geschweige denn unsere Genehmigung für dasselbe nachzujuchen.

„Noch mehr fanden wir uns überrascht von dem Inhalte des fraglichen Reglementes und der demselben angehängten Gütertarife. Hierdurch werden alle von der Konferenz der Kantone angenommenen Grundsätze wieder über den Haufen geworfen, und es bieten dieselben selbst in manchen Beziehungen mehr Grund zu Beschwerden dar, als der ursprüngliche Entwurf. Wir erlauben uns dießfalls, namentlich die folgenden Punkte hervorzuheben:

„1. Zivilrechtliche Bestimmungen über Haftbarkeit etc.

„Im Art. 9 des von der Konferenz der Kantone vereinbarten Reglementes ist einfach bestimmt:

„In Betreff des Schadenersatzes für Verluste und Beschädigungen an Personen und Transportgegenständen und der übrigen Rechtsverhältnisse zwischen der Gesellschaft und dem Publikum gelten die einschlagenden Bestimmungen der Kantonsgesetze.

„Das neue Reglement für den sogenannten direkten Verkehr aber enthält die folgenden Beschränkungen:

Art. 5. „Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltungen. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke bezahlten Fahrgeldes.

Art. 32. „Für Beschädigung des Inhalts (von Gepäckstücken) wird nur dann Ersatz geleistet, wenn dieselben bei der „Ablieferung des Gepäckstückes auch äußerlich leicht erkennbar ist „und diese äußere Beschädigung in unzweifelhafter Verbindung „mit der eingeklagten Beschädigung des Inhalts steht. Für „Schaden wegen Zerbrechen von Gegenständen wird kein Ersatz „geleistet, in sofern derselbe nicht durch die Schuld der Eisenbahnverwaltungen herbeigeführt wurde.

Art. 45. „Die Gewährleistung für den Transport von „Pferden und Vieh jeder Gattung bezieht sich nur auf Verlust „oder Schaden, welcher Folge eines Verschuldens der Verwaltungen und nicht durch höhere Gewalt, wohin jedoch Brandunglück nicht gerechnet wird, oder durch Ursachen, die in der „Natur der Thiere selbst liegen (z. B. Weissen, Schlagen, Stürzen, Herauspringen, Ertrinken u. dgl.) oder durch Nachlässigkeit des Absenders, beziehungsweise des Begleiters, herbeigeführt worden ist.

Art. 55. „Für unrichtige Deklaration des Inhalts und „für zu niedrige Gewichtsangabe können die Verwaltungen, außer „der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht, eine Konventionalstrafe bis zum doppelten Betrag der ganzen Fracht, die zu bezahlen war, erheben.

Art. 63. „Die Bahnverwaltungen haften für Verluste und „Beschädigung an den zur Beförderung übergebenen Gütern, gemäß den dießfalls bestehenden gesetzlichen Grundätzen und nach „Mitgabe nachfolgender besonderer Vorschriften:

„1. Die Haftbarkeit für Feuersgefahr erstreckt sich nicht auf den „Fall der Selbstentzündung des Gutes.

„2. Für ganzliches oder theilweises Abhandenkommen wird nach „Mitgabe der nachstehenden Bestimmungen Ersatz geleistet: „Als abhanden gekommen ist das Gut erst vier Wochen „nach dessen Aufgabe zu betrachten.

„Bei solchen Gegenständen, welche die Versender selbst „verladen haben und bei solchen, die von den Empfängern „selbst abzuladen sind, wird nur dann Ersatz geleistet, „wenn ein Verschulden der Verwaltung vorliegt. Gewichtsdefekte werden nicht vergütet:

„a. Wenn das Manco bei trockenen Gütern und bei „Sendungen von Wein nicht mehr als 1 Prozent, „bei nassen Gütern (Wein ausgenommen) nicht mehr „als 2 Prozent des im Frachtbriefe angegebenen „Gewichtes beträgt und nicht eine Entwendung oder „ein Verschulden der Bahnverwaltung stattgefunden „hat;

- „b. wenn das Manco sich zwar auf einen höhern Betrag als auf den in der vorstehenden Littera angegebene beläuft, aber in der Natur des betreffenden Transportgegenstandes liegt;
- „c. wenn es sich nachträglich herausstellt, daß das defekt gewordene Gut nicht gehörig verpackt oder sonst nicht gehörig verschlossen war.
- „Für Gewichtsdefekte, in sofern sie Anspruch auf Vergütung begründen, wird bei trokenen Gütern nur dann Ersatz geleistet, wenn dieselben entweder bei der Uebernahme auf der Bestimmungsstation oder bei der Ablieferung ins Haus längstens innerhalb 24 Stunden nach der Empfangnahme konstatirt und angemeldet worden sind, und wenn im letztern Falle an den betreffenden Gütern mittlerweile keine Veränderung stattgefunden hat. Bei nassen Gütern müssen Gewichtsdefekte sofort bei der Ablieferung, in Gegenwart des sie begleitenden Angestellten der Verwaltung konstatirt werden.
- „Für Leccage, worunter das Durchdringen von Flüssigkeiten durch die Fugen des Fasses verstanden wird, so wie für das Verderben von Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen, für das Gefrieren von Transportgegenständen, für Einrostern von Metallwaaren, für Beschädigung an leicht zerbrechlichen Gegenständen, als: Möbeln und Hausgeräthen, Glas, Eisenguß, bearbeiteten Werksteinen, Geschirr, Mineralwasserkrügen, in Korbflaschen verpackten Flüssigkeiten u. s. w., und für Beschädigung solcher Gegenstände, welche die Versender selbst verladen haben, wird ein Ersatz nicht geleistet, es sei denn, daß den Verwaltungen ein besonderes Verschulden nachgewiesen würde, welches die Beschädigung veranlaßt hat.
- „3. Die Entschädigungspflicht der Verwaltungen erstreckt sich nie auf eine höhere Summe als den allgemeinen Handelswerth u. Die Verwaltungen sind auch nur in dem Falle zu einem 1500 Franken für den Zentner übersteigenden Schadenersatz verpflichtet, wenn die fragliche Sendung „als Gilgut“ ausgegeben oder wenn in dem Frachtbrieife eine Werthdeklaration von mehr als Fr. 1500 für den Zentner von dem Versender angemeldet worden ist (§. 46, 1, c)“ —;
- „d. h. wenn die Beförderung durch Personenzüge zu erhöhten Frachttagen stattgefunden hat.
- „4. Betreffend die den Transport von Gemälden und andern Kunstgegenständen zu leistende Garantie hat jeweilen im

- „einzelnen Falle eine besondere Verständigung stattzufinden,
 „widerigensfalls keine Haftpflicht für solche Transporte be-
 „steht.
- „6. Für solche Gegenstände, welche die Bahnverwaltungen,
 „um sie an ihre Bestimmung zu befördern, einer andern
 „Transportanstalt übergeben müssen, haften sie für diesen
 „Weitertransport lediglich nach denjenigen Grundsätzen,
 „nach welchen der betreffenden Transportanstalt eine Haft-
 „pflicht obliegt.
- „7. Die Entschädigungspflicht der Bahnverwaltung fällt weg:
- „a. wenn der Verlust oder die Beschädigung durch ein
 „Ereigniß herbeigeführt worden ist, welches die Ver-
 „waltungen nicht abwenden konnten, wohin jedoch
 „Brandunglück nicht gehört;
 - „b. wenn der Verlust oder die Beschädigung durch das
 „Verschulden des Versenders oder Empfängers oder
 „solcher Personen, für welche dieselben zu haften
 „haben, verursacht worden ist;
 - „c. wenn die Entschädigungsansprüche nicht unmittelbar
 „nach Uebernahme der Güter und bei äußerlich sicht-
 „baren Merkmalen einer Beschädigung nicht vor
 „Deffnung des Collo angemeldet worden sind.
- „Die Bahnverwaltungen entschlagen sich über-
 „dies jeder Haftbarkeit für Transporte, bei welchen
 „eine falsche Angabe der Gattung der Waare zum
 „Zweck der Uebervortheilung der Eisenbahnunterneh-
 „mungen stattgefunden hat.“

„Unter den in diesen Bestimmungen ausgesprochenen Grundsätzen fin-
 den sich manche, welche durchaus in der Natur der Sache liegen und bei
 jedem Gerichte Anerkennung finden werden. Der größere Theil derselben
 aber ist durchaus verwerflicher Natur und muß nothwendig zu Mißbräuchen
 führen, da er den Eisenbahngesellschaften eine konzessionswidrige Aus-
 nahmsstellung, außer den allgemeinen Landesgesetzen, zu sichern tendirt.
 Dierher zählen wir namentlich folgende Vorschriften:

- „a. Die Aufhebung jeder Haftpflicht für verspätete Ankunft der Züge
 und Unterbrechung der Fahrt beim Personentransport. — Wenn ein
 gewöhnlicher Kutscher die Verbindlichkeit übernimmt, einen Bürger
 in einer bestimmten Zeit an einen Ort zu befördern und diese
 Verpflichtung nicht erfüllt, so ist er zweifelsohne zum Schadenersatz
 verpflichtet, sofern er nicht nachweist, daß er durch höhere Gewalt
 an der Erfüllung seiner Verpflichtung verhindert worden sei. Wenn
 aber die Eisenbahn durch die Schuld des Dienstpersonals die fest-
 gesetzte Fahrzeit nicht einhält, infolge dessen die Anschlüsse der kor-
 respondirenden Transportanstalten verfehlt werden und ein Reisen-

der deshalb genöthigt ist, mit unverhältnißmäßigen Kosten auf anderm Wege sein Reiseziel zu erreichen, oder durch die Verspätung die ganze Reise illusorisch wird, so hat er auf keinerlei Vergütung Anspruch. Man gibt ihm vielmehr einfach das bezahlte Fahrgeld für die nicht durchlaufene Strecke zurück, und er muß in dem letztern Falle hinwieder der Bahn das Fahrgeld für die Rückfahrt von seiner verkehrten Reise bezahlen.

- „b. Die Beschränkungen der Haftpflicht für Beschädigung des Inhaltes von Gepäckstücken. — Die Bestimmung, daß nur dann ein Ersatz geleistet werde, wenn die Beschädigung mit einer äußern Verletzung in Verbindung stehe und die Forderung des Nachweises eines besondern Verschuldens bei dem Zerbrechen von Gegenständen schließen in der Regel jede Verantwortlichkeit der Bahnverwaltung aus.
- „c. Die Beschränkung der Verantwortlichkeit beim Viehtransporte. — Wenn die Eisenbahnverwaltungen sich unbedingt jeder Haftpflicht ent schlagen für Beschädigungen durch Beißen oder Schlagen (versteht sich Seitens anderer mittransportirter Thiere, ferner durch Stürzen, Herauspringen, Erkranken u. s. w., so wäre es schwer zu bestimmen, für was dieselben noch verantwortlich gemacht werden sollten, zumal da nach Art. 42 des Reglements auch das Ein- und Ausladen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger obliegt.
- „d. Den unbedingten Ausschluß der Haftbarkeit im Falle der Selbstentzündung des Gutes. — Hier wird es zunächst darauf ankommen, ob die Selbstentzündung lediglich der Natur des Gutes zuzuschreiben ist, oder ob nicht vielmehr ein Verschulden der Verwaltung hinzukommt, wie z. B. Unterlassung der Verwahrung gegen Rässe bei Gütern, die durch den Zutritt von Feuchtigkeit eine Selbstentzündung befürchten lassen; ferner müßte jedenfalls unterschieden werden zwischen der Zerstörung des durch Selbstentzündung zu Grunde gegangenen Gutes selbst und der Beschädigung anderer mittransportirter Waaren.
- „e. Die Bestimmung, daß das Gut erst nach vier Wochen als abhanden gekommen zu betrachten sei. — Es gibt Fälle, wo der Adressat einer Waare sofort bedarf und dieselbe daher von anderswo beziehen muß, wenn ihm dieselbe nicht rechtzeitig abgeliefert werden kann. Hier kann man demselben unmöglich zumuthen, vier Wochen zu warten und das Gut gleichwol anzunehmen, falls dasselbe in der Zwischenzeit zum Vorschein kommt.
- „f. Die Bestimmungen über Gewichtsdefekte. — Bei gewissen Waaren, z. B. bei Metallen und Metallwaaren, dürfen schlechterdings keine Gewichtsdefekte stattfinden, wenn nicht grobe Fahrlässigkeit oder Veruntreuung vorliegt, da hier ein Eintrocknen nicht möglich ist.

Bei andern Waaren liegen solche Defekte in der Natur der Sache; allein es ist unmöglich, sie im Voraus für alle Fälle nach Prozenten zu bestimmen; vielmehr muß bei deren Bestimmung jeweilen auf die Verhältnisse des besondern Falles, wie z. B. auf die Natur des Gutes, auf die Transportweise, die Witterung u. s. w. Rücksicht genommen werden. Entsteht Streit, so ist es Sache von Experten, hierüber zu entscheiden.

„g. Die Beschränkung der Haftbarkeit bei Leccage, Verderben von Gegenständen durch Gährung oder Fäulniß, Gefrieren von Transportgegenständen, Einrosten von Metallwaaren, Beschädigung durch Zerkleuen u. — Der Nachweis eines besondern Verschuldens der Bahnverwaltung ist in den meisten Fällen unmöglich, und die Forderung desselben kommt daher der gänzlichen Aufhebung der Haftbarkeit nahezu gleich. Dieß wird besonders einleuchtend, wenn man die einzelnen, in dem Reglemente aufgezählten Beschränkungen ins Auge faßt. In Beziehung auf Gefrieren und Einrosten forderte man z. B. früher von dem gewöhnlichen Frachtführer, daß er die übernommene Waare durch Bedekung oder Emballage gegen dergleichen Zufälle schütze, und daselbe galt bisher auch gegenüber den Eisenbahnen; so z. B. mußte die Centralbahn noch im verfloßnen Winter bedeutende Entschädigungen bezahlen, weil sie Wein bei starkem Frost, ohne Schutz, spedirt hatte und dieser infolge Gefrierens Schaden gelitten hatte. Nun scheinen sich aber die Bahnverwaltungen zum Voraus jeder daherigen Vorsorge entschlagen zu wollen; ja es ist selbst mehr als wahrscheinlich, daß die Verwahrung in Betreff der Verantwortlichkeit wegen Gefrierens gerade durch die angeführten Erfahrungen der Centralbahn hervorgerufen wurde, da in dem ältern Reglemente über den direkten Verkehr vom 15. Mai 1858 eine derartige Beschränkung nicht existirte. Noch tiefer greifend sind die Beschränkungen der Verantwortlichkeit in Betreff des Zerkleuens von Transportgegenständen. Zu den „leichtzerbrechlichen Gegenständen“, in Beziehung auf welche eine Verantwortlichkeit nur bei dem Nachweise eines besondern Verschuldens eintreten soll, werden nicht nur Meubeln, Hausgeräthe, Eisenguß u. s. w., sondern sogar bearbeitete Hausteine gezählt, und wir wüßten daher wirklich nicht, was noch von dieser Kategorie ausgenommen werden sollte.

„h. Die Bestimmung einer Maximalentschädigung von Fr. 1500 per Zentner bei Gütern in gewöhnlicher Fracht. — Nach Inhalt der Konzeßionsbestimmungen der Centralbahn ist dieselbe gehalten, alle Güter, insofern das Gewicht der Sendung 50 Z übersteigt, zu den gewöhnlichen Taxen zu transportiren (bernische Konzeßion §. 19 und 20). Durch die Bestimmungen der Art. 46 und 63 des Reglementes für den direkten Verkehr wird aber dem Versender die Alternative eröffnet, bei Waaren, deren Werth per Zentner

1500 Fr. übersteigt, entweder auf die allgemeine gesetzliche Haftpflicht zu verzichten, oder dieselben zu der doppelten Taxe von 8 Rp. per Zentner und Stunde transportiren zu lassen.

- „i. Die Forderung einer besondern Verständigung für den Transport von Gemälden und andern Kunstgegenständen und der Ausschluß jeder Verantwortlichkeit im Falle des Nichtzustandekommens einer solchen.

„Durch diese Bestimmung wird dem Versender einfach die Wahl eröffnet, auf jede Haftbarkeit zu verzichten, oder aber sich allen möglichen Bedingungen der Bahnverwaltungen zu unterziehen.

- „k. Die doppelte Bestrafung von unrichtigen Deklarationen, bezüglich der Gattung der Waare, vorerst durch eine Conventionalstrafe in dem doppelten Betrage der ganzen Transporttaxe (Art. 55) und dann überdieß noch durch die Aufhebung jeder Haftpflicht (Art. 63).

- „l. Die Bestimmungen betreffs Anmeldung von Entschädigungsansprüchen und der Ersetzung von solchen. — Diese Bestimmungen sind so gehalten, daß in den wenigsten Fällen die Geltendmachung einer Entschädigungsforderung möglich sein würde.“

„Abgesehen von der Naturwidrigkeit der oben berührten Bestimmungen können wir die Nothwendigkeit nicht einsehen, den Eisenbahngesellschaften in Beziehung auf die Haftpflicht eine privilegirte Ausnahmissetzung gegenüber den gewöhnlichen Frachtführern einzuräumen. Im Gegentheil schiene es uns eher naturgemäß, jenen eine erhöhte Verantwortlichkeit zuzumuthen, da dieselben, in Folge der Raschheit ihres Transportes und der Abgeschlossenheit ihrer Haltstellen und Bahnhöfe, in weit höherem Maße gegen Verluste und Beschädigungen gesichert sind. Dergleichen Ausnahmissetzungen haben aber zudem auch einen höchst verderblichen Einfluß auf die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Verkehrs, indem sie lediglich dazu dienen, Veruntreuungen und Fahrlässigkeiten Seitens des Bahnhofspersonals zu ermuntern. In Deutschland, wo dergleichen Beschränkungen noch bestehen, walten hierüber allgemeine Klagen, während in Frankreich, wo die Versuche der Bahnverwaltungen, sich eine Stellung außer dem Gesetze zu sichern, an der Unabhängigkeit und Energie der Gerichte scheiterten, Ordnung herrscht. Mit vollem Recht wurden daher in den neuern Gesetzgebungen die Bestimmungen über den Frachtvertrag ausdrücklich auf die Eisenbahngesellschaften anwendbar erklärt und Ausnahmen durch Reglemente zurückgewiesen (vergl. Zürcherisches Zivilgesetzbuch S. 1668 und Anmerkung von Bluntschli).

„Der gewöhnliche Einwurf, daß die Eisenbahngesellschaften sich in einer andern Stellung befinden, als der gewöhnliche Frachtführer, indem sie in Folge ihres Monopols den Transport aller Güter übernehmen müssen, während der Frachtführer solche zurückweisen könne, spricht nicht für, sondern gegen die beanspruchte Ausnahmissetzung. Denn durch die Kreirung solcher Verkehrsanstalten wird der Transport monopolisirt; das

Publikum ist hierdurch genöthigt, sich derselben zu bedienen, und es liegt daher in der Pflicht der Staatsbehörden, demselben wenigstens die nämlichen Garantien zu sichern, welche es bisher bei den gewöhnlichen Frachtfuhren genossen hat.

„Verhielte es sich übrigens hiemit wie ihm wollte, so gehörten dergleichen zivilrechtliche Bestimmungen jedenfalls nicht in ein Transportreglement; vielmehr wären dieselben Sache der Gesetzgebung. Nach Art. 22 der bernischen Konzession haben diese Reglemente bloß die Ordnung der Einzelheiten des Transportdienstes zum Zwecke. Die Sanktion von Bestimmungen zivilrechtlicher Natur, welche mit den allgemeinen Landesgesetzen im Widerspruch stehen, hat aber mit den Einzelheiten des Transportdienstes nichts gemein, und dieselbe überstiege zudem auch die verfassungsmäßigen Attribute der Regierung. Mit Rücksicht hierauf haben denn auch bisher unsere Gerichte in vorgekommenen Streitfällen zwischen der Zentralbahngesellschaft und solchen Personen, welche die gesetzliche Verantwortlichkeit derselben einklagten, jeweilen einzig die allgemeinen Landesgesetze zur Anwendung gebracht und die beschränkenden Reglementsvorschriften als unwirksam erklärt, obwol solche auf einem von uns sanktionirten Reglemente beruhten. Wir stünden daher sogar in der rechtlichen Unmöglichkeit, solchen Beschränkungen eine wirksame Sanktion zu ertheilen.

„2. Berechnung der Transporttaxen.

„In Beziehung auf die Transporttaxen der Zentralbahn, welche unsern Kanton hauptsächlich berührt, bestimmt der Art. 19 der Konzession: „Bei Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über „4 Rp., die niedrigste nicht über 2½ Rp. per Stunde und per Zentner „bezahlen soll.“ In Ausführung dieser Bestimmung wurden denn auch in dem von der Konferenz der Kantone angenommenen Reglemente die Waaren in vier Klassen zu 4, 3½, 3 und 2½ Rp. per Zentner und Stunde eingetheilt. Anders verhält sich aber die Sache bei dem Reglemente für den direkten Verkehr. Zwar enthält dieses in §. 7 gleichfalls die Versicherung: „Alle Taxen werden nach Mitgabe der Konzessionen „der einzelnen Gesellschaften berechnet.“ Bei der Prüfung der demselben angehängten Tarif mußten wir uns jedoch sofort überzeugen, daß dies, wenigstens so weit es die Taxen der Zentralbahn betrifft, nicht der Fall sein könne. Da aus dem Transportreglemente selbst die den Tarifen zu Grunde liegenden Einheitstaxen nicht zu entnehmen waren, so stellten wir weitere Nachforschungen an, und verschafften uns zu diesem Zwecke die Konferenzprotokolle der Eisenbahngesellschaften, aus welchen wir entnehmen, daß nur drei Waarenklassen aufgestellt und die Taxen der verschiedenen theilhaftigen Gesellschaften folgendermaßen bestimmt worden sind:

I. Klasse.

Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen	. . . . .	5	Rp. per Stunde und Zentner.
Zentralbahn	. . . . .	4	" " " " "
Westbahn	. . . . .	4	" " " " "
Franco-Suisse	. . . . .	18	" " Tonne u. Kilometer.

II. Klasse.

Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen	. . . . .	4	Rp. per Stunde und Zentner.
Zentralbahn	. . . . .	4	" " " " "
Westbahn	. . . . .	3	" " " " "
Franco-Suisse	. . . . .	16	" " Tonne u. Kilometer.

III. Klasse.

Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen	. . . . .	4	Rp. per Stunde und Zentner.
Zentralbahn	. . . . .	3½	" " " " "
Westbahn	. . . . .	3	" " " " "
Franco-Suisse	. . . . .	14	" " Tonne u. Kilometer.

„Statt vier Klassen mit den oben angegebenen Abtufungen von 4, 3½, 3 und 2½ Rp., hat demnach die Zentralbahn in Wahrheit im direkten Verkehr nur noch zwei Klassen zu 4 und 3½ Rp. aufgestellt. Hiemit nicht genug, finden sich überdies die im direkten Verkehr angenommenen Taxen in dem beigefügten Gütertarife vielfach überschritten; in besonders auffallender Weise ist dieß namentlich der Fall auf der Bahnstrecke zwischen Solothurn und Neuenburg. Sie werden es daher begreiflich finden, daß wir diese exorbitanten Tarifüberschreitungen um so weniger mit Stillschweigen übergehen konnten, als nach Art. 21 der Konzession eine Erhöhung der konzessionsgemäßen Taxen nur nachgesucht und bewilligt werden darf, wenn der Reinertrag der Bahn 5 % nicht erreicht, die Aktionäre der Zentralbahn aber für das letzte Jahr an Zins und Dividenden 6 % vertheilt und für die Zukunft noch höhere Dividenden in Aussicht gestellt haben.

„Durch Zuschrift vom 29. April lezthin sahen wir uns deshalb veranlaßt, bei dem Direktorium der Zentralbahn gegen die in dem Reglemente für den sogenannten direkten Verkehr vorkommenden belästigenden Bestimmungen, namentlich gegen die Beschränkung der Haftpflicht, Verwahrung einzulegen, und der Gesellschaft zu unterfragen, höhere als die durch die Konzession und das genehmigte Reglement zugelassene Transporttaxen zu beziehen.

„Das Direktorium der Zentralbahngesellschaft suchte hierauf sein Verfahren durch Zuschrift vom 12. Mai zu entschuldigen, und gab uns nebenbei zu verstehen, daß für den Fall, daß wir auf unserer Schlußnahme

beharren sollten, die Gesellschaft sich veranlaßt finden dürfte, den direkten Verkehr aufzugeben. Da die Gesellschaft selbst nicht läugnen kann, daß nach der Konzession alle Transportreglemente unserer Genehmigung unterworfen seien, und daß eben so die angenommene Waarentlassifikation und Berechnung der Transporttagen mit den Bestimmungen der Konzession in auffallendem Widerspruch stehe, so bildet die Frage des direkten Verkehrs die einzige Waffe, durch deren Anwendung die Zentralbahngesellschaft uns zum Nachgeben zu zwingen hofft.

„In dieser Beziehung haben nun die schweizerischen Eisenbahngesellschaften bisher die Theorie zur Geltung zu bringen gesucht, jede Gesellschaft könne lediglich verpflichtet werden, die ihr aufgegebenen Waaren bis an die Gränze ihres Bahngebietes zu transportiren, die Sorge für die Weiterbeförderung, beziehungsweise für die Ablieferung der Waare an eine coinzidirende Eisenbahngesellschaft oder Transportanstalt aber sei Sache des Versenders, beziehungsweise des Empfängers. Diese Theorie wurde dann auch wirklich von verschiedenen Gesellschaften während geraumer Zeit in der Weise praktizirt, daß dieselben, statt die ihnen zum Transporte übergebenen Waaren sich gegenseitig zur Weiterbeförderung zu übergeben, und diese Weiterbeförderung auf Grundlage der sie begleitenden Frachtbriefe zu übernehmen, auf der Gränze jedes Bahngebietes die Uebergabe durch einen Mittelsmann (Kommissionär) bewerkstelligt und die Waare mit einem neuen Frachtbriefe versehen werden mußte. Durch diese Plakerei entstanden natürlich beträchtliche Nebenausgaben, welche den Transport unverhältnißmäßig vertheuerten.

„Nun scheint die Zentralbahngesellschaft gesonnen zu sein, uns die Alternative zu stellen: Entweder Ihr genehmigt das Reglement für den direkten Verkehr mit den in demselben vorkommenden Beschränkungen der Haftarbeit und Tarifüberschreitungen, oder Ihr duldet, daß wir wieder zu dem alten System der Verkehrsunterbrechungen zurückkehren.

„Wir sind jedoch keineswegs gewillt, auf diese Alternative einzutreten. — Bisher war ein Frachtführer, welcher die Beförderung einer Waare übernommen hatte, gehalten, auch für deren Weiterbeförderung bis an den Ort ihrer Bestimmung besorgt zu sein, und diese Weiterbeförderung fand jeweilen ohne Anstand auf Grundlage der ursprünglichen Frachtbriefe und Ausweischriften statt. Wir wüßten uns nun keinen vernünftigen Grund zu denken, warum dieses nicht im Eisenbahnverkehr stattfinden könnte. Im Gegentheil unterliegt die gegenseitige Uebergabe und Uebernahme der dem Eisenbahnverkehr übergebenen Waaren Seitens der verschiedenen Gesellschaften weit geringern Schwierigkeiten als bei den gewöhnlichen Frachtführern, und es kann unmöglich in dem Willen des Staats gelegen haben, dieselben bei der Verleihung des ihnen eingeräumten Verkehrsmonopols dieser Verpflichtung zu entheben. Diese Ansicht ist denn auch in der Konferenz der beteiligten Kantone, betreffs Erlassung des neuen Transportreglements der schweizerischen Zentralbahn, unbedingt festgehalten wor-

den. Durch Art. 9 dieses Reglements wird bestimmt, daß die Bahnverwaltung, außer den im Reglemente selbst vorgeesehenen Fällen, nicht berechtigt sei, den Transport von Gütern zu verweigern, namentlich nicht aus dem Grunde, weil der Aufgeber auf ihre gesetzliche Haftbarkeit nicht verzichten will. Der Art. 52 verpflichtet dieselbe übrigens, auf sämtlichen Stationen auch Sendungen nach Stationen anderer schweizerischer oder ausländischer Bahnen zu übernehmen, und im Art. 56 ist ihr endlich die Verbindlichkeit auferlegt, Güter, die ihr von einer andern schweizerischen Bahnverwaltung oder Transportanstalt zur Weiterbeförderung übergeben werden, ohne neuen Frachtbrief, auf Grundlage der sie begleitenden Ausweisschriften, weiter zu befördern. Diese Vorschriften sind von der Zentralbahngesellschaft angenommen worden, und es steht ihr demnach um so weniger zu, deren Ausführung hintennach abzulehnen.

„In einem vollends verwerflichen Lichte erscheinen die Drohungen der Zentralbahn, wenn die wahren Motive ihrer Handlungsweise in Berücksichtigung gezogen werden. Dieselbe sieht die Nothwendigkeit des Wegfallens der früher geübten Plakereien und der Einführung eines ununterbrochenen Verkehrs bestens ein, und hat sich zu diesem Ende auch mit den übrigen Gesellschaften geeinigt. Allein die Beseitigung jener künstlich geschaffenen Hindernisse soll durch die Gewährung lästiger Bedingungen bezüglich der Haftpflicht u. s. w. und exorbitanter Ueberschreitungen der konzessionsmäßigen Transporttaxen erkauft werden. Die Bestrebungen der Gesellschaft laufen also schließlich lediglich auf eine Plusmacherei hinaus.

„Wir halten nun dafür, von diesem Gesichtspunkte aus widerstreiten die Bestrebungen der Zentralbahngesellschaft zunächst den Bestimmungen der Konzessionen. Diese räumen der Gesellschaft in Beziehung auf ihre zivilrechtlichen Verhältnisse keine Ausnahmestellung ein, vielmehr unterwirft der Art. 3 der bernischen Konzession dieselbe den allgemeinen Landesgesetzen und den ordentlichen Gerichten. Eben so wenig kennt die Konzession einen Unterschied in Betreff der Berechnung der Transporttaxe im sogenannten internen und direkten Verkehr. Die Art. 19 und 20 stellen im Gegentheil für die der Zentralbahn zufallenden Gütertransporte einheitliche Taxen auf, ohne zu unterscheiden, ob das Gut sich ausschließlich auf ihren Schienen bewegt, oder von einer andern Bahn herkömmt, oder auf eine andere solche übergeht, und der Art. 24 fügt sogar ausdrücklich bei: „Die Taxen sollen überall und für Jedermann „gleichmäßig berechnet werden.“ Die Unterscheidung zwischen „internem“ und „direktem Verkehr“ ist demnach lediglich eine Erfindung der Verwaltungen, an die zur Zeit der Konzessionsertheilung Niemand dachte.

„In gleichem Maße widerstreitet das Verfahren der Gesellschaften dem Art. 13 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, welcher vorschreibt: „Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, „den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige in jeder „licher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifsätze zu Ungunsten der ein-

„mündenden Bahnlinie ungleich gehalten werden dürfen.“ Der Zweck dieser Bestimmung ist einfach die Sicherung eines ununterbrochenen Verkehrs zwischen den verschiedenen Bahngebieten und der Ausschluß jeder Ueberschreitung der ordentlichen Tariffätze aus Grund des Ueberganges der Transportgegenstände von einer Bahn zur andern. Wenn nun die Centralbahn den direkten Verkehr mit erhöhten, die Grenzen ihrer Konzeßion überschreitenden Taxen belastet, und für den Fall, daß ihr diese nicht zugelassen werden sollten, mit Verkehrsunterbrechung droht, so liegt hierin offenbar eine flagrante Widerhandlung gegen den angeführten Gesetzesartikel.

„Man dürfte zwar einzuwenden versuchen, die übrigen Gesellschaften seien mit diesem Verfahren einverstanden, und es handle sich folglich nicht um die Anwendung ungleicher Tariffätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien; allein dieser Einwurf wäre offenbar unrichtig.

„Zwar wollen wir nicht bestreiten, daß der Gesetzgeber zunächst den Fall von Konflikten zwischen verschiedenen Gesellschaften, wie solche damals wirklich vorlagen, im Auge hatte. Grund und Zweck des Gesetzes konnte aber in nichts Anderem bestehen, als in der Absicht, das Publikum gegen eine Belastung des direkten Verkehrs durch außerordentliche Taxen zu schützen, und in dieser Hinsicht kommt es ganz auf dasselbe hinaus, ob die verschiedenen Gesellschaften einig gehen, oder zwischen denselben betreffs solcher Ueberforderungen Streit besteht. Denn in dem einen, wie in dem andern Falle ist es schließlich das Publikum, welches die erhöhten Taxen bezahlen muß, und wir können unmöglich annehmen, daß es in dem Willen der eidgenössischen Rätthe gelegen habe, kloß den Eisenbahngesellschaften den in dem Gesetze ausgesprochenen Schutz zu gewähren.

„Angenommen aber auch, die Anwendbarkeit des angeführten Artikels des eidgenössischen Bundesgesetzes wäre durch das Vorwalten eines Konfliktes zwischen verschiedenen Eisenbahnverwaltungen bedingt, so wären wir im Falle, einen solchen zu erheben. Als Eigenthümer der bernischen Staatsbahn, und speziell der im Betriebe befindlichen Linie Biel-Neuenstadt, werden wir die Auswechslung und Weiterbeförderung der von andern Bahnen auf unsere Bahnstrecken übergehenden Waaren ohne irgend welche Beschränkung der Haftpflicht und ohne Ueberschreitung der ordentlichen Tariffätze bewerkstelligen lassen. Dasselbe fordern wir aber auch von den übrigen Bahnverwaltungen, und erheben deshalb im Namen unserer Eisenbahnverwaltung Einspruch gegen die von den übrigen Bahnverwaltungen beschlossenen, oben hervorgehobenen Beschränkungen der Haftpflicht und Ueberschreitungen der konzeßionsgemäßen Tariffätze.

„Zur einläßlichen Würdigung der zwischen uns und der Centralbahngesellschaft waltenden Anstände haben wir die Ehre, dem Gegenwärtigen die daherige Korrespondenz in Abschrift beizufügen.“

Nachdem wir die Antworten der verschiedenen Eisenbahngesellschaften, namentlich diejenige der Direktion der schweizerischen Nordostbahn, an der Hand des neuen Transportreglements mit den Petitionen verglichen, haben wir gefunden, daß die zur Zeit noch zwischen den Petenten und den Eisenbahngesellschaften bestehenden Differenzen der Hauptsache nach in folgenden Punkten liegen:

A. Petition des Genfer Handelsstandes:

Ad 1, betreffend die Frist für die Absendung der Waaren ist den Petenten entsprochen, und das neue Reglement geht sogar noch weiter, als die Petenten verlangten, indem für alle Stationen eine Maximalfrist von 24 Stunden angesetzt ist, während die Petitionen für die Hauptbahnhöfe eine solche von 48 Stunden zugeben wollten.

Eine Ausnahme hievon wird laut §. 59 des Reglements einzig für die in ganzen Wagenladungen zur Lage der Klassen B und C zu befördernden Gegenstände (Bau- und Brennmaterialien, Erze, Dünger, Asche u.) gemacht, über welche in jedem einzelnen Falle eine besondere Verständigung stattzufinden hat. Da es sich indessen bei dieser Ausnahme um Transportgegenstände handelt, welche ohnehin eine Vergünstigung bezüglich des Frachtpreises genießen, so glauben wir annehmen zu können, daß fragliche Ausnahmsbestimmung kaum zu Einwendungen Veranlassung geben werde.

Ad 8, betreffend das Begehren, daß die Gesellschaften ihren Agenten die erforderlichen Vollmachten ertheilen, Anstände wegen geringen Beschädigungen auszugleichen, mit der Verpflichtung für sie, binnen zwei Wochen zu bezahlen, — erwidert die Nordostbahn, daß eine solche Ermächtigung der Dienstorganisation der meisten schweizerischen Eisenbahnen widersprechen würde, und daß es auch im Interesse des Verkehrs wünschbar sei, daß gleichartige Anstände auch möglichst nach gleichartigen Umständen entschieden werden; es müsse daher im Interesse einer gleichmäßigen Behandlung Aller der Entscheid in solchen Reklamationsfällen den Direktionen anheimgestellt werden.

Diese Argumentation scheint uns richtig zu sein, und wir glauben auch, daß das Publikum sich in der That im Allgemeinen besser dabei befinden werde, wenn es nicht der Willkür einzelner Bahnbeamten preisgegeben ist.

Ad 9, betreffend das Begehren, daß für diejenigen Beschädigungen, deren Ausmittlung durch Experten, welche von einem Handelsgerichte ernannt werden, zu geschehen hat, die Vergütung spätestens inner drei Monaten geleistet werde,

wird bemerkt:

daß in den wenigsten Kantonen Handelsgerichte bestehen, somit eine solche allgemeine Bestimmung nicht aufgestellt werden könne; übrigens

werde wol überall die Ersatzleistung erfolgen, sobald das Urtheil in Rechtskraft erwachsen sei.

Ad 10, was die verlangte sofortige Bezahlung von Nachnahmebeträgen bis auf 100 Franken anbelangt, so können wir ganz gut begreifen, daß die Gesellschaften es ablehnen, eine derartige Bestimmung als für sie verbindlich in das Reglement aufzunehmen. Es kann doch billigerweise eben so wenig einer Eisenbahnverwaltung als der Post oder andern Frachtführern zugemuthet werden, daß sie sich unbedingt verpflichten, jedem Aufgeber, ob bekannt oder unbekannt, solvent oder nicht solvent, Nachnahmebeträge auszubehalten auf Transportgegenstände, die vielleicht gar keinen oder einen geringeren Werth als die Nachnahme haben, oder die vom Adressaten refusirt werden, während möglicherweise der Adressant entweder gar nicht, oder nur schwer zur Restitution des Vorausempfangenen zu bringen wäre.

Eine Bestimmung über die sofortige Bezahlung von Nachnahmen müßte in jedem Falle mit Bedingungen verbunden werden, welche den Bahnverwaltungen den nöthigen Schutz gegen Mißbräuche und Verluste gewähren würden.

Wenn übrigens die Eisenbahnverwaltungen, wie die Nordostbahn versichert, sich darüber verständigt haben, „ihre Angestellten zu autorisiren, „an bekannte und solvente Aufgeber Nachnahmen bis auf den Betrag „von Fr. 150 sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen“, so ist dieß unzweifelhaftes Erachtens alles, was nöthig ist, und was von den Bahnverwaltungen billigerweise verlangt werden kann.

C. Eingaben aargauischer Handelsfirmen.

Ad 1, betreffend die Haftpflicht für Beschädigungen und Verluste verweist die Vernehmlassung auf den §. 63 des Transportreglementes, mit dem Bemerkten, daß dadurch dem Begehren der Petenten entsprochen worden sei.

Im fraglichen Paragraphen ist indessen sub Lemma 3 eine Klausel enthalten, gegen welche sich bereits die aargauische Vernehmlassung ausgesprochen hat. Jener Artikel enthält nämlich die Bestimmung, daß die Verwaltungen nur in dem Falle zu einem 1500 Fr. per Zentner übersteigenden Schadenersatz verpflichtet seien, wenn die betreffende Sendung als „Eilgut“ aufgegeben oder wenn in dem Frachtbriebe eine Werthdeklaration von mehr als Fr. 1500 für den Zentner von dem Versender vorgemerkt worden ist.

Die Aargauer Vernehmlassung betont, daß den Eisenbahngesellschaften nach den bestehenden KonzeSSIONen kein Recht zustehe, diejenigen Güter, welche der Versender mit einem Fr. 1500 übersteigenden Werthe deklariert, unter die Eilgüter zu stellen, welche doppelte Fracht bezahlen.

Hinsichtlich dieses Punktes sind wir der Ansicht, daß die Frage, ob die Gesellschaft wirklich berechtigt seien, eine solche Bestimmung, wie die obige, aufzustellen, in den Bereich des kantonalen Entscheides falle, da durch die Konzessionen den Kantonen die Genehmigung der Tarife vorbehalten ist.

Ad 5. Jede Bahnverwaltung soll in jedem Kanton, dessen Boden sie durchschneidet, ein Domizilium aufgeben, und es sollen für diejenigen Kantone, die keine Handelsgerichte haben, genaue Bestimmungen aufgestellt werden über ein kurzes gerichtliches Verfahren bei Entschädigungsforderungen.

Was das Domizilium anbetrifft, so ist dasselbe jeweilen in den Konzessionen festgesetzt.

Da die Beschwerde, daß der gewöhnliche Zivilrechtsweg bei Entschädigungsforderungen zu langsam und mit zu großen Kosten verbunden sei, vom aargauischen Handelsstande ausgegangen ist, so gewärtigten wir, daß die Vernehmlassung von Aargau sich über diesen Punkt speziell aussprechen werde. Dieß ist jedoch nicht der Fall, indem der Bericht des Baudepartements diese Frage ganz übergeht.

Die Regierung von Bern dagegen bemerkt, daß die Frage, ob von Bundes wegen für diejenigen Kantone, welche keine Handelsgerichte haben, ein summarisches Verfahren aufzustellen sei, vor Allem aus davon abhänge, ob der Bund sich veranlaßt sehen werde, die ganze Frage über das Transportwesen in sein Gebiet hineinanzuziehen. Diese Bemerkung scheint uns nicht ganz richtig zu sein; denn, sollte z. B. ein schweizerisches Handelsgesetz, wie es durch die Motion des Herrn Nationalrath Curti bereits angeregt ist, zu Stande kommen, so würde sich dann obige Frage auf eine, alle Kantone umfassende Weise lösen, ohne daß deshalb der Bund die Angelegenheit des Transportwesens ganz in seine Hände zu nehmen brauchte.

Wir werden übrigens beim folgenden Punkte auf diese Frage zurückkommen.

D. Eingabe des solothurnischen Handelsstandes.

Der solothurnische Handelsstand verlangt in erster Linie, daß der Umfang der den Gesellschaften obliegenden Verantwortlichkeit durch die Gesetzgebung zu bestimmen sei.

Die Nordostbahn bemerkt hierüber, daß eine Codification auf diesem Gebiete sich wol nicht bloß auf den Eisenbahnverkehr, sondern auf das Fracht- und Speditionswesen im Allgemeinen zu erstrecken haben würde.

Diese Ansicht scheint von der Regierung des Kantons Bern und beziehungsweise auch von den übrigen, von der Zentralbahn durchgezogenen Kantonen getheilt zu werden, indem bei Aufstellung des Reglementes für den Verkehr auf der Zentralbahn der im ursprünglichen Entwurf ent-

haltene §. 63 über „Gewährleistung für Verluste und Beschädigungen“ (identisch mit §. 63 des neuen Transportreglementes) eliminiert und von Seite der Regierung von Bern der Entwurf zu einem Gesetze oder Konkordat über den Frachtvertrag ausgearbeitet und den beteiligten Kantonen zur Prüfung und Begutachtung mitgeteilt wurde. Wie weit dieser erste Versuch, die zivilrechtlichen Verhältnisse des Fracht- und Expeditionswesens auf dem Wege des Konkordates zu regeln, in den Unterhandlungen zwischen den Kantonen vorgeschritten sei, ist uns nicht bekannt. Wir fürchten jedoch, daß der eingeschlagene Weg des Konkordates etwas langsam zum Ziele führen dürfte. Am besten ließe sich dagegen, wie wir schon angedeutet haben, diese für den Verkehr sehr wichtige Frage durch ein schweizerisches Handelsgesetz lösen.

Da indessen die hohe Bundesversammlung demnächst auch über letzteren Gegenstand, d. h. über die Aufstellung eines schweizerischen Handelsgesetzes, zu verhandeln haben wird, so wollen wir hier bezüglich der Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit eines solchen Gesetzes mit Rücksicht auf die speziellen Verhältnisse des Transportwesens nicht vorgreifen. Inzwischen, d. h. so lange nicht auf dem einen oder anderen Wege eine allgemeine Norm über die Behandlung der Streitigkeiten betreffend die Haft- und Ersatzpflicht der schweizerischen Eisenbahnen aufgestellt und von den Kantonen angenommen sein wird, bleibt es, wie die Nordostbahn bemerkt, selbstverständlich den Kantonen anheimgestellt, „das prozessualische „Verfahren über Streitigkeiten, welche vom Expeditions- oder Frachtgeschäft herrühren, nach ihrem Gutdünken zu ordnen.“

Die beiden folgenden Punkte, welche der solothurnische Handelsstand durch die Gesetzgebung bestimmt wünscht, nämlich :

Die Bestimmung des Gerichtsstandes, und
daß unter den speidirenden Gesellschaften zu begründende solidarische Verhältniß,

bedürfen keiner nähern Erörterung, weil der erste Punkt durch die Konzessionen geordnet ist, und in Bezug auf die Solidarität unter den verbundenen Bahnen durch das neue Reglement, welches nach Maßgabe der bestehenden Konzessionen nur mit Einwilligung der beteiligten Regierungen abgeändert werden kann, den dießfälligen Anforderungen Genüge geleistet ist.

Schließlich wünscht der Solothurner Handelsstand, daß zwischen dem Bund und den Gesellschaften Vereinbarungen getroffen werden, um die Zollabfertigung durch die Gesellschaften besorgen zu lassen.

Aus den eingegangenen Vernehmlassungen ergibt sich, daß dieß in Wirklichkeit bereits schon geschieht, nur mit dem Unterschiede, daß die Nordostbahn die Zollabfertigung gratis besorgen läßt, während die Zentralbahn z. B. sich dafür eine Gebühr entrichten läßt.

E. Eingabe des Basler und Luzerner Handelsstandes.

Ad 1, bezüglich der Aufstellung eines einheitlichen Transportreglementes ist einzig zu bemerken, daß allerdings auf den verschiedenen Bahngeländen noch besondere Reglemente für den internen Verkehr bestehen, welche aber, wie die Direktion der Nordostbahn bemerkt, mit Ausnahme der Zentralbahn, deren internes Reglement gegenwärtig noch in Frage liegt, fast identisch mit dem Reglement für den direkten Verkehr sind.

Der Jura industriell ist, wie uns offiziell angezeigt wurde, dem allgemeinen Reglemente für den direkten Verkehr nun ebenfalls beigetreten und wird dasselbe mit dem ersten August nächstkünftig in Anwendung bringen.

Was die Ligne d'Italie betrifft, welche dem neuen Transportreglemente bis jetzt noch nicht beigetreten ist, kann angenommen werden, daß sie dasselbe binnen kurzem ebenfalls annehmen werde; wenigstens beschäftigt sich die Verwaltung, wie wir confidential in Erfahrung gebracht haben, bereits mit der Prüfung dieser Frage.

Ad 2. Da konzessionsgemäß den Kantonregierungen die Genehmigung der Tarife sowohl als der Reglemente über die Einzelheiten des Transportdienstes zusteht, so fällt das Verlangen, daß die Gesellschaften dar auf Verzicht leisten, Reglemente und Tarife einseitig, ohne Genehmigung der betreffenden Behörden abzuändern, von selbst dahin.

Ad 3, betreffend

„Aufhebung jeder Bestimmung in den Reglementen, die in Bezug
 „auf Haft- und Ersatzpflicht die Eisenbahnverwaltungen außer den
 „Bereich der gewöhnlichen Gerichte und Gesetze stellt.“

Wir haben bereits oben angeführt, daß in dem für den internen Verkehr auf der Zentralbahn vereinbarten, aber noch nicht in Wirksamkeit getretenen Reglemente sämtliche im ursprünglichen Entwurfe enthaltenen Bestimmungen über die Haft- und Ersatzpflicht eliminiert worden seien, in der Absicht, die einschlägigen Punkte sodann auf dem Wege des Gesetzes oder Konkordates zu normieren. So sehr wir es mit Rücksicht auf die Mangelhaftigkeit, welche in Beziehung auf den Frachtvertrag vielen kantonalen Gesetzgebungen vorzuwerfen ist, als einen wesentlichen Fortschritt betrachten, wenn in dieser Richtung auf dem Wege der Bundes- oder Kantonalgesetzgebung oder des Konkordates benannte übereinstimmende Normen erzielt werden, so sehen wir doch nicht ganz ein, warum die einschlägigen Bestimmungen nicht auch in den Transportreglementen der Eisenbahnen Platz finden sollten. Wir glauben im Gegentheil, daß es für den Handels- und Gewerbmänn, welcher sich in der Regel nicht viel mit dem Studium der Gesetze abgibt, sehr praktisch sei, wenn er die sein Geschäft speziell berührenden gesetzlichen Bestimmungen in einem

Reglemente zusammengestellt findet, dessen er ohnehin für die Ordnung der Transportgeschäfte bedarf.

Wir begreifen zwar wohl, daß der Ausschluß der Bestimmungen über die Haft- und Ersatzpflicht aus den Transportreglementen hauptsächlich aus dem Grunde verlangt wird, damit durch das Reglement in keiner Weise den bestehenden Gesetzen und dem Entscheid der Gerichte vorgegriffen werde. In sofern hat das Verlangen der Petenten allerdings seine Berechtigung. Allein so lange die wünschbare Uebereinstimmung in den bezüglichlichen Gesetzen nicht besteht und sogar in vielen derselben bestimmte Normen fehlen, wird es immerhin zweckmäßig sein, wenn -- unvorgegriffen der Betretung des gerichtlichen Weges -- für gewöhnlich vorkommende Fälle in den Transportreglementen, wie die Vernehmlassung der Nordostbahn sich ausdrückt, bestimmte, auf einer billigen Basis beruhende Normen aufgestellt werden, welche eine rasche und gütliche Abwicklung der vorkommenden Anstände ermöglichen.

Die Direktion der Nordostbahn bemerkt über diesen Punkt noch ausdrücklich, daß die Anrufung der ordentlichen Gerichte dabei ja nicht ausgeschlossen sei, so wenig als die Anwendung der gewöhnlichen Gesetze im Falle eines Prozesses.

Was die Frage anbetrifft, ob und in welchem Maße beim Transport schwerer Waaren zu ermäßigten Preisen die Einfuhr fremder Produkte zum Nachtheile der einheimischen begünstigt werden,

so stellen sämtliche Gesellschaften die Existenz solcher Tarifbestimmungen, wie sie in der Motion Vorboz verhanden sind, in Abrede und von Seite der Kantone ist uns ein einziger dazartiger Fall bezeichnet worden. Derselbe betrifft die Beschwerde der Herren *Navv & Comp.* in Sitten, welche sich zu wiederholten Malen bei uns darüber beschwerten, daß die Steinkohlen, Noaks und Asphalte französischer Herkunft eine bedeutende Herabsetzung des Transportpreises gegenüber den fossilen Brennstoffen des Inlandes genießen. Als Beleg für die Richtigkeit dieser Beschwerde citirten die Reklamanten die betreffende Bestimmung des Tarifes, welche folgendermaßen lautet:

„Les houilles, cokes, asphaltes et bitumes solides en provenance de la France sont taxés à 6 centimes par tonne et par kilomètre.“

Diese gleiche Bestimmung findet auch auf der Walliser Bahn Anwendung.

Die Westbahn-Direktion, zur Verantwortung über obige Beschwerde eingeladen, erwidert im Wesentlichen Folgendes:

Nach dem konfessionsmäßigen Tarife sei die Gesellschaft befugt, 10 $\frac{1}{2}$ Cent. per Tonne und per Kilometer zu beziehen; der Tarif sei aber auf 7 Cent. reduziert, welcher Ansatz indessen nur für eine Beförderungsstrecke von wenigstens 20 Kilometer, oder wenn für diese Transportlänge bezahlt werde, Anwendung finde.

Fragliche Tagreduktion sei nun aber bei den Sendungen der Herren Navy & Comp. deswegen nicht anwendbar, weil die Strecke Billeneuve-Bex (die Strecke Lausanne-Billeneuve war damals noch nicht im Betrieb), auf welcher dieselben befördert werden, nicht 20 Kilometer betrage.

Allerdings habe die Gesellschaft im Einverständniß mit der Lyon-Genferbahn und den schweizerischen Bahnen, für die Steinkohlen und Koaks von St. Etienne eine stärkere Reduktion der Fracht bewilliget, um diese wichtigen Produkte, welche sonst über Besançon, Belfort und Basel speidirt würden, auf die schweizerischen Linien zu ziehen und so der Verwendung dieser schätzbaren Brennstoffe eine größere Verbreitung zu verschaffen.

Im weitem Verlauf dieser Angelegenheit, wobei sich unser Departement des Innern zu Gunsten der Reklamanten verwendete, ließ dann die Westbahn anläßlich der Eröffnung der Strecke Lausanne-Billeneuve eine Erleichterung eintreten, indem sie den Tarif für Kohlen bei einer Beförderungsstrecke von wenigstens 100 Kilometer auf 5 Cent. per Tonne und per Kilometer herabsetzte.

Mit Bezug auf die gleiche gegen die Ligne d'Italie gerichtete Klage stellte es sich heraus, daß die dahierigen Angaben der Petenten auf Irrthum beruhten, weshalb die Beschwerde von denselben förmlich zurückgezogen wurde.

Eine zweite Beschwerde des nämlichen Hauses war gegen die Einfuhr der von Homburg, Bexbach, Neden und Heiniß kommenden Kohlen gerichtet, welche allerdings, wie die Untersuchung herausgestellt hat, in der Fracht ziemlich billiger zu stehen kommen, als die Kohlentransporte im Innern der Schweiz. Als Beispiel wurde von den Reklamanten angeführt, daß, während die Transporttage für Kohlen von den genannten Stationen nach Baden (im Aargau) 4,67 Cent. per Tonne und Kilometer und nach Glarus 4,88 Cent. betrage, die Fracht im internen Verkehr von Bex nach Baden sich dagegen auf 6,09 und nach Glarus auf 5,99 Cent. per Tonne und Kilometer stelle.

Wir theilten diese Reklamation der Direktion der Nordostbahn mit, welche uns darüber folgende Aufschlüsse gab:

„Für die ab Homburg, Bexbach, Neden und Heiniß nach der Schweiz gelangenden Steinkohlentransporte wird von den schweizerischen Eisenbahnen, die seit dem 15. März abhin, dem Tage des Inkrafttretens des neuen schweizerischen direkten Verkehrs für denselben gültige Taxe der niedrigsten Tarifklasse, der Wagenladungsklasse C, und zwar ohne irgend welche ausnahmsweise weitere Ermäßigung, zur Anwendung gebracht. Die Taxenormen der schweizerischen Bahnverwaltungen für diese Tarifklasse sind folgende: eine Transporttage von $1\frac{1}{4}$ Cent. per Zentner und Stunde, nebst einem fixen Zuschlag von 4 Cent. per

„Zentner je für die versendende oder empfangende Bahnverwaltung und von 2 Cent. für die bloßen Transitbahnen. Genau dieselben Taxenormen sind für den Tarif der Klasse C, in welche Anthrazit rubrizirt ist, von Weg nach sämtlichen hervortwärts gelegenen schweizerischen Stationen zur Anwendung gebracht worden, so daß schweizerischerseits eine Begünstigung der Saarkohlen gegenüber dem Walliser Anthrazit durchaus nicht vorliegt. Wenn die von den Herren Navy und Comp. in ihrer sachbezüglichen Beschrwerde angestellte vergleichende Berechnung zu einem andern Resultate gelangt, so rührt dieses lediglich daher, daß die Herren Navy und Comp. den kilometrischen Durchschnittssatz der schweizerischen Bahnen bei den Saarkohlen durch Theilung des Gesamtsfrachtsatzes von der Ursprungsstation bis zur Bestimmungsstation mit der Kilometerzahl der ganzen Transportstrecke zu ermitteln suchen, während die pfälzischen Bahnen, so wie die französischen Nitbahnen für ihre Strecken von Homburg, Wezbach u. bis Basel, in Folge von anderweitigen Konkurrenz, erheblich billigere Taxen beziehen, als die schweizerischen Bahnen ab Basel, nämlich bloß 4 Cent. per Tonne und Kilometer. Es kann daher in jener vergleichenden Berechnung, weil sie auf der unrichtigen Voraussetzung beruht, daß die sämtlichen, beim Transport der Saarkohlen nach der Schweiz beteiligten Eisenbahnen die nämlichen Einheitsätze berechnen, auch keinerlei Anhaltspunkte für die Beurtheilung der vorliegenden Frage gefunden werden.“

Obige Aufschlüsse, welche den Sachverhalt vollständig aufklären, wurden den Herren Navy und Comp. mitgetheilt, mit dem Bemerkten, daß unter so bewandten Umständen ihrer Reklamation keine weitere Folge gegeben werden könne.

Da uns, wie aus den im Auszuge mitgetheilten Vernehmlassungen hervorgeht, trotz ausdrücklicher Anfrage, mit Ausnahme der eben angeführten Spezialfälle, betreffend die Kohlenfrachten, weder von den Kantonen, noch von den Eisenbahngesellschaften irgend welche bestimmte Angaben über vorkommende Begünstigungen der Einfuhr fremder Produkte durch besondere Taxermäßigungen gemacht worden sind und wir hierüber auch sonst nichts in Erfahrung bringen konnten, so glauben wir diese Angelegenheit hiemit als erlediget betrachten zu können.

Hinsichtlich der Differenzialtaxen machen die Gesellschaften übereinstimmend die Ansicht geltend, daß dieselben, weit entfernt Jemanden zu schaden, vielmehr dem Publikum, wie den Bahnverwaltungen zum Vortheile gereichen.

Die Kantoneregierungen sind der Mehrzahl nach mit dieser Ansicht einverstanden.

Eine bestimmte Klage in dieser Beziehung ist einzig in der Walliser Vernehmlassung enthalten. Die Regierung von Wallis beschwert sich nämlich, wie wir oben mitgetheilt haben, darüber, daß die Westbahn,

veranlaßt durch die Waadtländerbehörden, die Fracht für die Waadtländerweine herabgesetzt habe.

Aus den Erkundigungen, welche unser Departement des Innern über diesen Punkt eingezogen hat, geht nun aber hervor, daß fragliche Beschwerde auf Irrthum beruhe, indem eine spezielle Taxermäßigung für Waadtländerweine nicht besteht, wol aber eine solche für Schweizerweine im Allgemeinen. Die Regierung von Waadt hat nämlich in ihren Eisenbahnkonzessionen ausdrücklich dafür gesorgt, daß „der Tarif für die „Schweizer-Weine 3 Cent. per Zentner und Stunde nicht überschreiten dürfe.“

Da diese Bestimmung allen schweizerischen Weinproduzenten und Konsumenten zu Gute kommt, so kann von einer Benachtheiligung der Weinausfuhr aus dem Wallis nicht die Rede sein.

Aus obiger Aufzählung der zwischen den Begehren der Petenten und den durch das neue Reglement eingeführten Verbesserungen gegenwärtig noch bestehenden Differenzen ergibt sich, daß weitaus der größere Theil jener speziellen Punkte zur Befriedigung des Handel und Gewerbe treibenden Publikums erledigt worden seien.

Diesem Umstande, den wir mit Grund als einen erfreulichen Fortschritt bezeichnen können, wird es denn auch zuzuschreiben sein, daß sich die Mehrzahl der Kantone auf unsere letzte Anfrage über den Stand der Angelegenheit entweder ganz oder zum größten Theile befriediget erklärt hat.

Dessen ungeachtet bestehen aber noch bedeutende Divergenzen zwischen den Forderungen der Kantone Bern, Argau und Basel-Landschaft (Sollothurn und Luzern haben sich darüber noch nicht ausgesprochen) und der durch das neue Reglement eingeführten Modifikationen.

Die genannten Kantone stellen nämlich dem Reglemente für den direkten Verkehr dasjenige, welches aus den über diesen Gegenstand stattgehabten Konferenzen hervorgegangen ist, gegenüber und verlangen, daß dem Letztern Geltung verschafft werde.

Aus der Antwort der Regierung von Bern, vom 30. Juni laufenden Jahres, haben wir ersehen, daß sich die Anstände, welche einer Verständigung zwischen den genannten Kantonen und der Centralbahn im Wege stehen, sich auf zwei Hauptpunkte zurückführen lassen, nämlich:

1) auf die Frage, betreffend die zivilrechtlichen Bestimmungen über die Haftbarkeit und

2) auf die Frage, betreffend die Berechnung der Transporttagen.

Die betreffenden Kantone wollen die im Reglement für den direkten Verkehr enthaltenen Bestimmungen über die Haftpflicht z. nicht anerkennen und verlangen, daß die bisherigen Rechtsverhältnisse unbedingt den kantonalen Gesetzen unterstellt werden.

Ueber diese Frage haben wir vorhin unsere Ansicht dahin ausgesprochen, daß allerdings die Bestimmungen über die Haft- und Entschädigungspflicht der Eisenbahnen am zweckmäßigsten bei Aufstellung eines schweizerischen Handelsgesetzes regulirt werden könnten, deuteten dabei jedoch an, daß wir in den bezüglichlichen Bestimmungen des Reglements keine Gefährde erblickten, indem ja, wie die Nordostbahndirektion selbst bestimmt anerkennt, dem Publikum das Betreten des gerichtlichen Weges bei Entschädigungsfragen durch die mehr auf die Erledigung gewöhnlich vorkommender Reklamationsfälle berechneten Reglementsbestimmungen keineswegs abgeschnitten sei.

Dieser Grundsatz ist nicht nur von den Regierungen und den Gesellschaften anerkannt, sondern auch, was namentlich wichtig ist, von den kantonalen Gerichten schon in verschiedenen Spezialfällen zur Anwendung gebracht worden.

Was die Frage der Taxenberechnung anbelangt, so scheint die Schweizerische Centralbahn, indem sie für den direkten Verkehr nur zwei Tarifklassen, nämlich 4 Cent. und 3 1/2 Cent., aufstellte, wirklich über ihre konzeptionsmäßigen Befugnisse hinausgegangen zu sein, da die Konzession 4 Klassen, wovon die höchste nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2 1/2 Cent. per Stunde und per Zentner bezahlen soll, vorschreibt und eine Erhöhung der konzeptionsgemäßen Taxen nur in dem Falle (und zwar jedenfalls nur mit Bewilligung der Regierung) stattfinden darf, wenn der Ertrag der Bahn 5 Prozent nicht erreicht, was bekanntlich bei der Centralbahn nicht der Fall ist. Diese sucht zwar die erwähnte Tarifmodifikation damit zu rechtfertigen, daß diejenigen Gegenstände *), welche in die Klasse von 3 1/2 Cent. gebracht worden seien, während sie eigentlich in eine untere Klasse gehörten, fast ausschließlich in ganzen Wagenladungen, für welche die Hälfte des niedersten Konzeptionspreises Anwendung finde, transportirt werden, daß somit keine Erhöhung der Taxen, sondern vielmehr eine bedeutende Ermäßigung derselben stattfinde. Allein, wenn auch die Taxerduktion für ganze Wagenladungen einen Vortheil gewährt, so lastet die Taxerhöhung der neuen Taxklassen nur um so empfindlicher auf den kleineren Sendungen. Ueberhaupt ist, abgesehen von der Frage, ob durch die Taxermäßigung für ganze Wagenladungen die Erhöhung des Taximums auf eine für den Verkehr im Allgemeinen vortheilhafte Weise kompensirt werde, vor Allem aus nothwendig, daß die Kantonsregierung in eine derartige Taxerhöhung einwillige, und da dieses hier nicht der Fall ist, so steht der Regierung unbedingt das Recht zu, die Anwendung jener Tariffätze für das Gebiet des Kantons Bern zu untersagen.

*) Cement, Gypssteine, Lehm, Backsteine, Kartoffeln, Mergel, Obst (frisches), Pflastersteine, Rüben, Sand, Schotter, Hau- und Mauersteine, Thonerde, Löpferthon, Ziegel, Anthracit, Braunkohle, Dünger, Erde (gewöhnliche), Steinkohlen, Torf.

Wir haben bei näherer Prüfung dieser Frage gefunden, daß ähnliche Erhöhungen durch Abänderung der Taxklassen auch bei der Westbahn und dem Franco-Suisse vorkommen; da aber dießfalls keinerlei Beschwerde vorliegt und es, wie bemerkt, zunächst Sache der Kantone ist, dergleichen Aenderungen, nach Mitgabe der Konzessionen, die Genehmigung zu verweigern, so haben wir uns mit dieser Frage nicht weiter zu beschäftigen.

Wenn aber die Zentralbahn in ihrer Antwort an Bern (Schreiben vom 12. Mai 1862) in Aussicht stellt, daß sie sich veranlaßt sehen würde, den direkten Verkehr aufzugeben, wenn die Regierung von Bern auf ihren bezüglichen Schlußnahmen beharren sollte, so ist sie hierin jedenfalls zu weit gegangen; denn eine derartige Unterbrechung des Verkehrs dürfte unter keinen Umständen gestattet werden, und wir würden, wenn eine solche Maßregel je versucht werden wollte, nicht anstehen, von den uns nach Art. 8, 13 und 18 des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1852, und laut Bundesrathsbeschluß vom 11. August 1858, in Betreff der Anschlußverhältnisse der Eisenbahnen zustehenden Befugnissen Gebrauch zu machen und dafür zu sorgen, daß der direkte Verkehr auf sämtlichen schweizerischen Eisenbahnen nicht unterbrochen oder erschwert werde. Wir glauben übrigens annehmen zu dürfen, daß die Eisenbahnverwaltungen in ihrem wohlverstandenen Interesse schwerlich je zu einer solchen Maßregel greifen werden, und hegen deshalb hinsichtlich der erwähnten, vom Direktorium der schweizerischen Zentralbahn gemachten Andeutungen keinerlei Befürchtungen.

Wir glauben, mit obigen Erörterungen nachgewiesen zu haben, daß sich auch aus den von der Regierung von Bern erhobenen Beschwerdepunkten für die Bundesbehörden keine begründete Veranlassung zum Einschreiten gegen die Bahnverwaltungen ableiten lasse, es wäre denn, daß der Konflikt, welchen Bern als Inhaber der Staatseisenbahn Biel-Neuenstadt eventuell in Aussicht stellt, aufgenommen werden wollte, wozu jedoch vor der Hand, bis die übrigen, der Regierung zu Gebote stehenden Mittel erschöpft sein werden, ebenfalls kein Grund vorhanden ist.

Fassen wir die Resultate, zu denen wir durch die einläßliche Prüfung dieser Angelegenheit gelangt sind, zusammen, und ziehen wir in Berücksichtigung, daß die vielen und wesentlichen Verbesserungen im Eisenbahntransportwesen ohne Bundesintervention durch Verständigung zwischen den Regierungen und den Gesellschaften zu Stande gekommen sind; daß die noch waltenden, obwohl nicht unwichtigen Anstände theils auf dem gleichen Wege, theils auf dem Wege der Bundesgesetzgebung oder des Konkordates zwischen den beteiligten Kantonen erledigt werden können; daß gewisse spezielle Fragen, wie z. B. die Frage der Taxenberechnung durch die Konzessionen ganz in die Kompetenz der Kantone gelegt sind; berücksichtigen wir endlich, daß die Vervollständigung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, wie die Erfahrung seit Eröffnung der Strecke Biel-Neuenstadt bewiesen hat, ebenfalls mächtig zur Vervollkommnung des Transportdienstes und zur Beseitigung

von Uebelständen und Mängeln beitragen wird; fassen wir alle diese Momente zusammen, so kommen wir zu dem Schlusse, daß es, wenigstens einstweilen, nicht am Platze sei, zur Regulirung der noch waltenden Unstände und zur Anbahnung der noch weiter wünschenswerthen Bervollkommnungen im Transportwesen der schweizerischen Eisenbahnen die Intervention des Bundes eintreten zu lassen.

Bezüglich der Kompetenz des Bundes, erachten wir es unter diesen Verhältnissen nicht für nothwendig, auf diese Frage näher einzutreten. Wir haben am betreffenden Orte bereits angedeutet, daß wir namentlich in den gesetzlichen Bestimmungen über die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen einen wichtigen Anhaltspunkt zur Begründung der Kompetenz des Bundes, in Eisenbahnsachen zu interveniren, erblicken.

Was die Kantone anbetrifft, so sind dieselben der Mehrzahl nach der Ansicht, daß es zwar unter gewissen Verhältnissen, namentlich wo es sich um Konflikte handelt, welche mehrere Bahngebiete betreffen, erwünscht sein dürfte, wenn der Bund die Initiative übernehme, daß aber im Allgemeinen die Kompetenz, welche den Kantonen durch das Eisenbahngesetz und die Konzessionen eingeräumt sei, zur Erledigung vorkommender Unstände ausreiche.

Indem wir Ihnen schließlich den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. November 1862.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Stämpfli.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

Beschlußentwurf

betreffend

das Eisenbahntransportwesen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- a. der Petitionen des Genfer-, Aargauer-, Basler- und Luzerner-Handelsstandes, so wie des bernischen Handels- und Gewerbevereins, betreffend die Beseitigung verschiedener im Transportwesen auf den schweizerischen Eisenbahnen waltender Uebelstände;
- b. der bezüglichen Vernehmlassungen der eidgenössischen Stände und sämmtlicher schweizerischen Eisenbahnverwaltungen;
- c. eines Berichtes des schweizerischen Bundesrathes vom 7. November 1862;
- d. einer vom Nationalrath unterm 26. Juli 1861 überwiesenen Motion des Herrn Oberst Corboz;

in Erwägung:

daß durch die neulich erfolgte Vereinbarung der verschiedenen Eisenbahngesellschaften über ein einheitliches Reglement den meisten erhobenen Beschwerden bereits Rechnung getragen ist, und erwartet werden darf, daß auch den noch bestehenden Begehren in Välle möglichst abgeholfen werde;

im Hinblick darauf, daß die Kantone, in Ausübung der ihnen in Eisenbahnsachen zustehenden Kompetenz, eintretendenfalls zunächst einschreiten würden, und

in der Ueberzeugung, daß beim Fortbestand von begründeten Anständen der Bundesrath rechtzeitig das Seinige zur Wahrung der allgemeinen Interessen vorkehren würde,

beschließt:

Es sei der Angelegenheit, betreffend das Transportwesen auf den schweizerischen Eisenbahnen, einstweilen keine weitere Folge zu geben.

**Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das
Transportwesen auf den schweizerischen Eisenbahnen. (Von 7. November 1862.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1862
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.11.1862
Date	
Data	
Seite	427-487
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 895

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.