

# Schweizerisches Bundesblatt.

XX. Jahrgang. III.

Nr. 44.

3. Oktober 1868.

---

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.  
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzufenden.  
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

---

## Bericht

der

Ständeräthlichen Kommission, betreffend die Petition der  
Herren Ott und Konsorten in Eisenbahnsachen.

(Vom 14. Juli 1868.)

---

Mit Eingabe vom April 1867 stellen die Herren G. Ott, Fried. und N. Böhlen, Gust. Vogt, Professor, Wurstemberger und Friedli, alle in Bern, an den Bundesrath zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch: „Die Bundesversammlung möge den Bundesrath beauftragen, zu prüfen, ob nicht dem Bundesrath (eventuell durch eine Erweiterung der Bundesgesetzgebung über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen) eine größere Kompetenz zu ertheilen sei, um die Regelmäßigkeit der interkantonalen und internationalen Betriebs- und Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen zu überwachen.“

Dem Gesuche selbst legten die Petenten eine gedruckte Motivirung bei, worin spezielle und häufig wiederkehrende Verkehrsstörungen, namentlich im interkantonalen und internationalen Verkehr, hervorgehoben; auf die vorgekommenen Verspätungen, Unglücksfälle hingewiesen, und nebst Maßregeln gegen solche Uebelstände überhaupt eine eingreifendere Ueberwachung des ganzen Betriebes von Seite des Staates verlangt wird.

Der Bundesrath übermittelt dieses Petikum den eidgenössischen Räten, ohne in die Sache selbst einzugehen, indem nur diesen die Frage

der Erheblichkeit zustehe, wobei er indessen ausdrücklich bemerkt, daß er seinerseits gegen die Erheblichkeit des gestellten Begehrens nichts einzuwenden habe.

Ihre Kommission theilt die Anschauung des Bundesrathes und glaubt, es dürfte nur zweckmäßig sein, wenn das bestehende Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, so weit es sich auf den Verkehr bezieht, nach 18jährigem Bestande einer eingehenden Prüfung unterlegt würde.

Sie verhehlt sich dabei die ungeheure Tragweite einer Revision dieses Gesetzes, selbst wenn sie sich nur auf die Betriebsseite desselben beschränken sollte, keineswegs, und müßte heute die Revisionsfrage selbst in den Råthen erledigt werden, so erschiene in ihren Augen die Sache noch keineswegs spruchreif. Allein darum handelt es sich zur Stunde auch nicht, sondern nur um einen Auftrag an die Exekutive, die Revisionsfrage nach allen Seiten hin zu prüfen, um sodann auf das Resultat einer solchen Untersuchung eine Entscheidung im bejahenden oder ablehnenden Sinne vorzubereiten.

Unter diesen Umständen ist es auch begreiflich, wenn Ihre Kommission in diesem Augenblicke nicht im Falle ist, detaillirt vorzuschlagen, nach welchen Gesichtspunkten diese Untersuchung und Prüfung auszugehen habe. Das wird eben in erster Linie Sache des Bundesrathes sein. — Die Kommission beschränkt sich dießfalls darauf, Ihnen nur einige Gesichtspunkte anzudeuten, um Sie zu überzeugen, daß diese angeregte Prüfung zeitgemäß und keineswegs als voreilig zu betrachten ist.

Die engen und vielseitigen Beziehungen der eidgenössischen Postverwaltung zu den Eisenbahnverwaltungen sind bekannt. Nun überbindet allerdings der § 8 des bestehenden Eisenbahngesetzes den Verwaltungen der Eisenbahnen die unentgeltliche Beförderung der Brief- und Fahrpost. Der Grundsatz der unentgeltlichen Beförderung der Brief- und Fahrpost auf den Eisenbahnen ist in's Gesetz niedergelegt, aber weiter geht dasselbe nicht. Es enthält über die Formen und Modalitäten der Ausführung eben keine Bestimmung. Von daher wohl kam es, daß der eidgenössischen Postverwaltung in keiner Weise ein maßgebender Einfluß auf das gesammte Kurswesen der schweizerischen Eisenbahnen, somit auf den hauptsächlichsten Theil ihres eigenen Postkurswesens eingeräumt ist. Jahre lang mühten sich die Bundesbehörden ab, die Bahnverwaltungen selbst gegen eine angemessene Entschädigung zur Einführung von sogenannten Nachtzügen zu vermögen — es blieb ohne Erfolg, und die Sache kam so weit, daß die Kommission des Nationalraths im Jahr 1865, welche eine dießfallige Botschaft des Bundesrathes zu begutachten hatte, ohne Widerspruch konstatiren durfte: daß seit Inbetriebsetzung der Eisenbahnen der Brief- und Fahrpostdienst schlechter als vor

dem Bestand der Eisenbahnen geworden, eine Thatsache, welche die Gesetzgeber im Juli 1852 sicherlich weder befürchtet noch beabsichtigt haben.

(Vergleiche Bundesgesetz vom 28. Juli 1852. Bundesblatt von 1865, III. Bb. S. 60 und S. 471.)

Im § 10 des gleichen Gesetzes ist den Eisenbahnverwaltungen die Pflicht zum Transport von Militär und Kriegsmunition überbunden. Es brauchte viele Unterhandlungen, um über diesen Transport in Kriegzeiten zwischen dem Bund und den Eisenbahnverwaltungen zu einem Einverständnis zu kommen. Ob dieses für den Bund in befriedigender Weise ausfiel, weiß Ihre Kommission nicht, aber sicher bleibt, daß selbst dieses Resultat nur vom guten Willen der Verwaltungen abhing, es stützte sich nicht auf bestimmte gesetzliche Ausführungen. Noch im Verlaufe der gegenwärtigen Session des Ständerathes wurden Klagen laut wegen eigenthümlichen Anständen bezüglich Beförderung von Munition in der Ostschweiz — Uebelstände, die möglicherweise eben auf eine mangelhafte Gesetzgebung zurückzuführen sind.

Fast sämmtliche Kantone der Schweiz werden von Eisenbahnen durchschnitten; jeder Kanton ertheilte eigene Konzessionen. In jedem Kanton bestehen entweder geschriebene oder auch ungeschriebene Gesetze über die Verantwortung des Frachtführers, sei es wegen Verlust von Gütern, wegen Beschädigungen derselben, wegen unrichtiger Instradierung oder verspäteter Abgabe. Hinwiederum hat jede Eisenbahngesellschaft versucht, diese Haftpflicht selbst durch den Inhalt ihrer Pflichtenhefte und Frachtscheine zu regeln. Kurz, in dieser Beziehung besteht eine eigentliche Musterkarte von rechtlichen Bestimmungen, in welche hinein sich kaum ein Jurist vom Fache, geschweige denn der Kaufmann hineinarbeiten kann. Dieses bedingt eine ganz absonderliche Rechtsunsicherheit, welche wohl nur zum Schaden unseres Handels fortbestehen kann. Das Gesetz von 1852 regelte natürlich diese Rechtsverhältnisse nicht; die Uebelstände traten erst allmählig ein, und es wäre wohl zu viel von jener Zeit gefordert, wenn man verlangte, sie hätte, der ganzen seitherigen Entwicklung voraneilend, Alles vorhersehen und Alles regeln können.

Es läßt sich nicht bestreiten, daß in den letzten Jahren häufige Verspätungen bei Eisenbahnzügen vorkamen. Eine oft wiederholte Verspätung auf einer einzigen Linie zieht Unregelmäßigkeiten auf allen andern Linien nach sich. Solche Verspätungen sind nicht nur für einzelne Personen unangenehm, sondern für das ganze Verkehrswesen höchst störend und nachtheilig. Nun hat an der Hand der jetzigen Gesetze der Bund kein Recht, solchen Verspätungen vorzubeugen; wie denn die einzelnen sie veranlassenden Gesellschaften in keiner Weise zur Verantwortung oder gar Ersatzleistung herangezogen werden können.

Der Bund und die Kantone sind berechtigt, nach Ablauf bestimmter Fristen die Eisenbahnen zurückzukaufen, wobei die ursprünglichen Baukosten den bedeutendsten Faktor bei Berechnung der Entschädigungssumme bildet. Es leuchtet ein, daß zur Stunde, nachdem das Hauptnetz der schweizerischen Eisenbahnen größtentheils fertig ist, Bund und Kantone ein großes Interesse haben, diese Erstellungskosten festzustellen. Und um dieses richtig zu können, wird namentlich eine genaue Aufschreibung der eigentlichen Bau- und Unterhaltungskosten nöthig sein. Dießfalls haben Verhandlungen zwischen Bund und Kantonen einerseits und den Gesellschaften anderseits stattgefunden. Ein Schema wurde, so viel bekannt, z. B. im Rayon der Zentralbahn, freilich unter Widerspruch des Kantons Solothurn, festgestellt und von der Zentralbahngesellschaft ausgefüllt. Allein in wie weit diese sogenannte Baustatistik richtig ist, ist wohl kaum geprüft worden, und es ist sehr in Frage, ob an der Hand der jetzigen Gesetzgebung dieses letztere dem Staat möglich ist.

Die polizeiliche Aufsicht über die Sicherheit des Betriebes steht jetzt ganz unter den kantonalen Behörden. Der Bund als solcher hat hiezu keine Befugniß. Es ist klar, daß diese Aufsicht durch die Kantone, welche vielleicht nur auf eine kurze Entfernung von der Linie einer Gesellschaft durchzogen werden, nicht ausgeübt werden kann. Es bedarf hiezu nothwendig einer zentralen Stelle, welche den Bahnbetrieb einer ganzen Gesellschaft überwachen kann. Von daher kommt es, daß diese staatliche Aufsicht sich nahezu auf Null reducirt. Ein Unterjuch des Bahn- wie des Rollmaterials von Seite staatlicher Organe hat wohl in der Schweiz noch nie stattgefunden. Man setzt Lokomotive in Gang, ohne irgend welche staatliche Zustimmung. Lokomotivführer werden angestellt, ohne daß sie vielleicht von Jemanden andern als einem der Verwaltung untergeordneten Inspektor gekannt sind. Die Schnelligkeit der einzelnen Züge regulirt jede Gesellschaft für sich, sowie deren Kreuzungen und Coinzidenzen auf den Stationen, was Alles z. B. in Frankreich schon durch eine Verordnung vom 15. Juli 1845 eine Regelung im Interesse einer staatlichen Aufsicht fand. Und doch hängt von der Aufmerksamkeit und der Sobrität eines Lokomotivführers, von dem tadellosen Zustande jeder Wagenachse und der Schienen, von dem gewissenhaften Einhalten bestimmter Zeitmomente, das Leben von hundert und hundert Menschen ab. Der Staat überwacht die Einrichtung jedes Feuerheerdes, den Gebrauch von Schießwaffen und Giftstoffen, und hat bis dato noch nie einen Schritt gethan bezüglich der polizeilichen Ueberwachung des neuen großartigen Verkehrsmittels. Wir anerkennen gerne die Umsicht und Gewissenhaftigkeit unserer schweizerischen Eisenbahnverwaltungen; die Schweiz zählt wenig Unglücke. Allein man muß immer bedenken, unser ganzes Betriebsmaterial ist verhältnißmäßig neu; auch an ihm zehrt der Bahn der Zeit, und ein einziger Fehlgriff bei gewissen Anstellungen

önnte eine solche Katastrophe nach sich ziehen, daß es gerechtfertigt erscheint, zu prüfen, ob eine solche totale staatliche Aufsichtlosigkeit am Platze sei.

Wenn auch vielleicht in der Schweiz zur Stunde wenige Differenzialtarife bestehen, könnte doch die Zeit kommen, wo dieselben einen eben so unbilligen als schädlichen Einfluß ausübten; sowie eine strenge Ueberwachung der Tarife, die den Kantonen eine Unmöglichkeit ist, sehr im Interesse des Publikums liegen müßte und einzig vom Bund ausgeübt werden kann.

Diese wenigen H i n d e u t u n g e n , Herren Ständeräthe, werden Sie überzeugen, daß ein Untersuch der Sache gerechtfertigt ist. Ihre Kommission ist dabei weit entfernt, zu glauben, daß nicht noch andere nicht aufgezählte Gesichtspunkte zur Prüfung der Revisionsfrage unseres Eisenbahngesetzes gefunden werden könnten; ebenso möchte sie noch keineswegs die A n s i c h t a u s s p r e c h e n , daß alle diese angeregten und andere Uebelstände angesichts der im jezigen Eisenbahngesetze niedergelegten Grundsätze über den Privatbau der Eisenbahnen, auch wirklich auf gesetzlichem Wege geregelt werden können und dürfen; A l l ' d a s b l e i b t n o c h e i n e o f f e n e F r a g e , deren Lösung später dem Gesetzgeber überlassen werden muß.

Gestützt auf diese kurze Auseinandersetzung beantragt Ihnen Ihre Kommission einstimmig:

Die Eingang angeführte Petition ist dem Bundesrath zur Prüfung und Berichterstattung zuzuwiesen.

Bern, den 14. Juli 1868.

Die ständeräthlichen Kommissionsmitglieder:

**Kappeler.**

**Rognin.**

**Ringier.**

**Defor.**

**Weber (Luzern),** Berichtersteller.

---

Note. Der Ständerath nahm obigen Antrag unterm 16. Juli an.

## **Bericht der ständeräthlichen Kommission, betreffend die Petition der Herren Ott und Konsorten in Eisenbahnsachen. (Vom 14. Juli 1868.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1868
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1868
Date	
Data	
Seite	367-371
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 923

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.