

Schweizerisches Bundesblatt.

XXIII. Jahrgang. III. Nr. 46. 18. November 1871.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einkaufsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei in Bern.

Bericht

der

Eisenbahnkommission des Schweiz. Ständerathes*) über den mit
Botschaft vom 16. Juni 1871 einbegleiteten Gesetzes-
Entwurf über Bau und Betrieb von Eisenbahnen im
Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft.

(Vom 27/28. September 1871.)

Lit. I

Die Botschaft des Bundesrathes hat einerseits in einlässlichster Art die in Frage liegende Gesetzes-Revision besprochen, anderseits fallen viele Theile dessen, was in Frage liegt, der juridischen Doktrin anheim, welche in einem Kommissionalberichte in erschöpfender Weise doch kaum behandelt werden könnte; der Berichterstatter sieht sich deshalb in der Lage, nur die Hauptfragen zu besprechen und den größern Theil des zu erörternden Details der Diskussion des Rathes zu überlassen.

*) Mitglieder der Kommission:

Die Ständeräthe: Herr C. Kappeler, (Thurgau), Präsident und Bericht-
erstatter.

- „ Weber (Bern).
- „ Dr. Sulzer (Zürich).
- „ Bigler (Solothurn).
- „ Roguin (Waadt).
- „ Keller (Aargau).
- „ Schaller (Freiburg).

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, wird sich der Bericht nur über nachfolgende Hauptpunkte ergeben:

- 1) Ist es angezeigt, das Eintreten in den Entwurf bis zur Durchführung der Bundesverfassungs-Revision zu verschieben? Wenn nein,
- 2) Welchen Standpunkt hat der Gesetzgeber in dieser Frage einzunehmen, resp. in welchen Richtungen ist der Staat gegenüber den erteilten Konzessionen und bereits bestehenden legislativischen Akten noch frei berechtigt und verpflichtet, weiter einzuschreiten?
- 3) Sind die Gesichtspunkte darzulegen, welche die Kommission bei den wesentlichsten Abänderungsanträgen geleitet haben.

Ad 1. Die bundesrätliche Botschaft bemerkt in der Einleitung: „ein gleichzeitiges Vorgehen in der Verfassungs-Gesetzgebungsfrage (puncto Eisenbahnsachen) habe den Vortheil, daß Verfassung und Gesetz „einheitlich gestaltet werden“, und weiter: „Der Werth einheitlichen Vorgehens habe sich bereits dadurch gezeigt, daß der anfänglich von der volkswirtschaftlichen Sektion der nationalrätlichen Revisionskommission in Aussicht genommene Verfassungsartikel mit Rücksicht auf die Detailberathungen des Eisenbahngesetzes nicht unerheblich modificirt worden sei.“ — Die Bemerkung leuchtet ein, sobald es sich nur um einleitende Schritte der „vorberathenden“ Behörden handelt; wie aber das Gesetz profitiren soll, wenn es der Verfassung in abhanglicher Berathung vorangeht, ist weniger klar. Sofern das Gesetz einer Veränderung der Verfassung bedarf, wenn es die gewünschten und als nothwendig und nulich erachteten Aenderungen enthalten soll, so müsste doch wohl die Verfassungsfrage vorerst ganz und voll erledigt werden, resp. vorangehen.

In der That haben auch in unserer Kommission einzelne Mitglieder Bedenken erhoben, ob namentlich die vorgeschlagenen Gesetzesartikel 1 (Ertheilung der Konzessionen durch den Bund), 11 (Regulirung des Pfandbestellungsrechtes auf Eisenbahnen durch den Bund), 37 (Gesetzgebungsrecht des Bundes über den Frachtvertrag und die aus demselben fließende Haftbarkeit), ohne vorangegangene sachentsprechende Revision der Bundesverfassung in das Gesetz aufgenommen werden dürfen! Diese Artikel sind aber für das zu revidirende Gesetz von höchster Bedeutung und, wie uns scheint, so augenfällig im gleichmäßigen Interesse des Staates, der Eisenbahnen und des verkehrtreibenden Publikums, daß ein Zurücklegen des Gesetzes bis nach Erledigung der Verfassungs-Revisions-Frage dann und wann entschieden gerathen schiene, wenn die Räthe kraft der bestehenden Verfassung sich für Aufnahme dieser Artikel in das Gesetz als nicht kompetent erachten würden. Nach der Auslegung aber, die der Artikel 21 der Bundesverfassung durch das Eisenbahngesetz und in einer von keinem Theile

des Landes je beanstandeten 20jährigen Praxis gefunden hat, neigt die Mehrheit der Kommission entschieden zu der Meinung, daß alle diese Punkte in Uebereinstimmung mit der bestehenden Verfassung jetzt schon in's Gesetz aufgenommen werden können. Das auf das ganze Land angewendete Expropriationsgesetz für Eisenbahnen griff jedenfalls in der Bundeskompetenz eben so weit als ein Pfandbestellungsgesetz für Eisenbahnen oder die Regulirung des Transportvertrages für Eisenbahnen. Diese Gesetze würden sich selbstverständlich auf die Bahnen und den Transport auf den Bahnen beschränken. Die Uebergabe des Konzessionirungsrechts der Bahnen an den Bund (§ 1) geht nun in der That doch nicht weiter als die Uebernahme des Gesamt-Eisenbahnbaues durch den Bund gehen würde, und doch liegt das Recht zu letztern unbestritten in § 21 der Bundesverfassung und hat man sich über Staats- oder Privatbau und über die Ordnung der Konzessionirungsfrage zwischen Bund und Kantonen im Anfang der Fünfzigerjahre in den Räthen nur auf dem Boden der Prüfung der Zweckmäßigkeit gestritten; niemals ist die Kompetenz des Bundes, das eine oder andere System zu wählen, in Frage gestellt worden, und der Art. 17 des Eisenbahngesetzes enthält zum Theil jetzt schon auch ohne und selbst gegen die Kantone das Konzessionirungsrecht des Bundes. Vor der Hand, so scheint es der Mehrheit der Kommission, sind demnach die Gründe, das Gesetz zurückzulegen, nicht stichhaltig und ist das sofortige Eintreten vorzuziehen. Würden die Ergebnisse der Berathung durch die Räthe unser vorstehendes Raisonnement widerlegen, so kann man immerhin auch am Schlusse der Berathung auf die Sistirungsfrage zurückkommen.

Ad 2. Zur Frage des staatlichen Gesetzgebungsrechts in dieser Sache.

Wir hätten sehr gewünscht, gerade für diese Frage eine von anerkannten Rechtsautoritäten entworfene Vorarbeit zu besitzen. Wir meinen: die Eisenbahnen bestehen nun seit Dezennien; Staats- und Privatbau und mannigfach gemischte Systeme haben sich neben einander geltend gemacht. Die Staaten haben zu den Eisenbahnen während dieser Zeit Stellung genommen. Die ersten Gesetze sind aller Orten vielfach modifizirt, entwickelt, meist ausgedehnt worden. Eine historische Darlegung, wie diese Sache in verschiedenen Ländern, verschiedenen Systemen gegenüber, sich gemacht hat, und eine gründliche Rechtsörterung, wie nach der rechtlichen Natur der Sache und nach der Anschauung der legislativen Gewalten heute Staats- und Gesetzgebungsrecht zu konzessionirten Bahnen sich stellt, wäre uns sehr erwünscht gewesen. Eine statistisch geordnete Gegenüberstellung der verschiedenen Artikel und ihres Wortlautes in den verschiedenen schweizerischen Konzessionen, welche den Hauptbestimmungen dieses Gesetzes als Unterlage

dienen, wäre ebenfalls erwünscht gewesen*). Die Kommission kann solche umfassende Arbeiten nicht nachholen oder in umfassender und befriedigender Art selbst vornehmen. Sie will, da immerhin dem Bundesrathe reichhaltiges Material in dieser Richtung vorlag, deshalb dennoch keinen Vershub beantragen. Wir halten indessen immerhin darauf, in kurzen Zügen unsern Standpunkt und unsere Rechtsüberzeugung zu skizziren, welche uns erlaubt, den meisten der vorgeschlagenen Aenderungen unsere volle Beistimmung zu geben, in der Meinung, daß sich der Staat hiebei nicht im Konflikt mit erworbenen Privatreehten der Gesellschaften befindet, sondern sich durchweg innerhalb seines Rechtes bewegt.

Die Eisenbahngesellschaften der Schweiz haben an das Bundesrätthliche Departement des Innern den 31. März und 12. April 1870 eine Eingabe gerichtet, deren Inhalt rüchsiichtlich des rechtlichen Standpunktes, den sie sich dem Staate gegenüber in dieser Frage vindiziren (vide die Conclusionen jener Brochure 1—6) etwa in folgendem Satze ausgedrückt werden müßte:

„Die genehmigten Eisenbahnkonzessionen der Schweiz sind ein „privatrechtlicher Bilateralvertrag zwischen den Kompagnien „und dem Staat über Privatrechte. Das Eisenbahngesetz „selbst ist ein Theil dieses Vertrages; es kann für die bereits konzessionirten Bahnen nur durch neuen Vertrag und mit Einwilligung „beider Theile geändert werden. Selbst der Uebergang der in den „Konzessionen den Kantonen vorbehaltenen Rechte, resp. der Uebergang „dieser Staatskompetenzen von den Kantonen auf den Bund muß „durch freie Verständigung festgestellt werden.“ (So verstehen wir den 6. Schlußsatz in der erwähnten Eingabe.)

Dieser Standpunkt soll wohl für die Staatsbehörden verdaulich gemacht werden durch die in der Brochure ausgesprochene Behauptung: „Die Interessen des Publikums und der Kompagnien seien im Allgemeinen identisch und die Behauptungen von der Begierde der Kompagnien nach hohen Dividenden, der angebliche Gegensatz ihrer Interessen zum öffentlichen Interesse überhaupt, seien nur hohle Phrase „und nichts weiter.“

(En général les deux intérêts n'en font qu'un et nous laissons à l'état de phrase sonore, mais rien de plus, la cupidité des Compagnies, l'antagonisme de leurs intérêts avec l'intérêt public.)

Die Eisenbahnen sind indessen so freundlich, daß sie im gleichen Memorial erklären, über viele Punkte, die, wie sie selbst zugestehen,

*) Erst nachdem der Bericht geschrieben war, ist dem Referenten eine, aber keineswegs vollständige Arbeit dieser Art zugestellt worden.

durch die Dazwischenkunft der Bundesgesetzgebung wesentlich auch in ihrem Interesse verbessert werden könnten, sich gerne mit dem Bundesrath besprechen zu wollen. Diese Punkte beschlagen erfreulicher Weise gerade die Hauptänderungen, mit denen sich auch das Gesetz befaßt. Hierin liegt vor der Hand einiger Trost. Wenn indessen der Rechtsstandpunkt der Kompagnien wirklich begründet ist, so können die Räte offenbar in das Gesetz nicht eintreten, denn es müßte jeder staatlichen Verfügung in Sachen eine Vereinbarung vorangehen, die wir dann gleich einem Staatsvertrag annehmen oder verwerfen können! Das Eisenbahngesetz ist auf 99 Jahre fixirt und alle die öffentlichen Interessen, welche in demselben niedergelegt sind, dürften somit für ein Jahrhundert (Rückauf vorbehalten) vom Staate keinerlei Hilfe erwarten, wenn auch nur einzelne der vielen Gesellschaften sich nicht zu Veränderungen freiwillig herbeilassen wollten. Der Staat müßte in allen diesen Dingen mit den Kompagnien von Macht zu Macht verhandeln; zu eigener freier Thätigkeit und zu gesetzgeberischer Einwirkung hätte er gebundene Hände.

Dies augenfällig die logischen Konsequenzen der von den Gesellschaften aufgestellten Theorie. Diese Theorie müssen wir, wie schon der Bundesrath gethan hat, entschieden verwerfen. Zu der in der Botschaft des Bundesrathes derselben gegenübergestellten Anschauung, die wir in der Hauptsache theilen, erlauben wir uns folgende weitere Bemerkungen:

Das Verhältniß des Staates zu den Eisenbahnen durch Konzessions-ertheilung und Eisenbahngesetz ist unserer Meinung nach kein reiner Vertrag, noch weniger ein Vertrag über Privatrecht, am wenigsten ist das Eisenbahngesetz Theil eines solchen Vertrages. Öffentliche Verkehrsinteressen Aller in Verbindung mit Hoheitsrechten der wichtigsten Art (in der Hauptsache ein wahres Monopol des Transports, Theile des Postregals u. s. w.) sind durch das Mittel von Konzessionen, immerhin unter der bleibenden Herrschaft und Kontrolle der Staatsgesetzgebung, den Gesellschaften anvertraut. Der Gegensatz von Staatsbau und Privatbau ist keineswegs der, daß bei letzterm die Gesellschaften eine reine Privatindustrie betreiben, und der Staat hat den Bahnen die öffentlichen Interessen keineswegs in diesem ausgedehnten Sinne preisgegeben, überlassen, sondern er hat ihnen öffentliche Interessen zur Besorgung an seiner Statt übertragen, anvertraut, ohne jedoch auf die fortbauernde Sorge für diese Interessen auf die Dauer der Konzession zu verzichten. Er bleibt in vielfacher Richtung der nicht beschränkte Beschützer dieser Interessen. Namentlich ist das Eisenbahngesetz durchaus kein Theil eines Bilateralvertrages, sondern die Gesetzgebung bleibt, soweit nicht bestimmte, namentlich ökonomische Rechte den Gesellschaften zugesichert sind, ein Theil der freien Selbstbestimmung

des Staates auch für die Zukunft. Die vom Staat gegebenen und genehmigten Konzessionen konstituiren vielmehr ein Verhältniß gemischter öffentlicher und privatrechtlicher Natur. Einzelne Bestimmungen der Konzessionen nehmen allerdings für die Gesellschaften die Bedeutung von garantirten Privatrechten an, die der Staat ohne Schadenersatz nicht willkürlich aufheben oder ändern kann. Es sind, dieß namentlich die höchst ökonomischen Artikel der Konzessionen, so die Rückkaufsfrage, die Dauer der Konzessionen, so die zugesicherten Maximalsätze der Taxen u. a. m.

Der Staat darf selbstverständlich nicht von heute auf morgen diese Konzessionen auf 50 Jahre reduzieren oder etwa günstigere Rückkaufsbedingungen durch einfache Gesetzesänderung für sich in Anspruch nehmen; er darf ebenso wenig sagen: Die Konzession gestattet Euch eine gewisse Maximaltaxe, aber ich verordne nun von heute an ohne Erfas, daß ihr nicht mehr über die Hälfte dieser Taxe verlangen dürft u. s. w. Der Staat darf und will das, was er ökonomisch garantirt hat, nicht willkürlich wieder nehmen. Er hat selbst ein eigenes Interesse, daß Kapital, welches sich ohne zur Beförderung von öffentlichen Verkehrszwecken anbietet, insoweit auf ertheilte Konzessionsbestimmungen bauen darf. Dagegen hat er in den Kompagnien nicht eine zweite Souveränität geschaffen; er bleibt Gesetzgeber und alleiniger Souverän auch diesen Gesellschaften gegenüber, seine Gesetzgebungskompetenz ist den Eisenbahnkompagnien gegenüber keineswegs privatrechtlicher Bilateralvertrag geworden; und setzen wir hinzu, wenn das Interesse der Kompagnien mit den öffentlichen Interessen so durchaus identisch ist, wenn sie fühlen, daß sie eben nicht eine auf höchsten Geldgewinn gerichtete Privatindustrie treiben, sondern an der Stelle des Staates öffentliche Interessen besorgen, so müßten sie, wie uns scheint, zumal in einer Republik, eine Stellung, wie sie dieselbe in benanntem Memorial aufstellen, selbst nicht beanspruchen. Wir wollen indessen nicht im Allgemeinen bleiben, sondern im Hinblick auf die vorgeschlagene Gesetzesrevision im Detail zeigen, in wie weit wir glauben, daß der Gesetzgeber jetzt und in Zukunft noch frei ist, resp. daß zum mindesten die von uns angenommenen Theile des Gesetzes innerhalb des freien Gesetzgebungsrechts des Staates bleiben, weder die Konzessionen brechen, noch auch nur für das Kapital irgend welche Schrecken bergen. Die Eisenbahnkompagnien stehen unserer Ansicht nach in mancher Richtung fortwährend unter der Herrschaft der Staatsgesetze und der gesetzgeberischen Kompetenz des Staates, ganz gleich wie das übrige Verkehrsleben, und sind der Veränderung dieser Gesetze unterworfen. Sie bleiben im Staate, stehen unter der Gesetzgebung des Staates, theilen das Schicksal aller andern Verkehrsanstalten und Gewerbe im Staate und haben nirgends eine derartige Zusicherung erhalten, noch können sie eine solche prätendiren, daß nämlich alle Rechts-

zustände, die irgendwie in entferntem Zusammenhange mit dem Betrieb des Transportwesens stehen und dasselbe direkt oder indirekt mitberühren könnten, für sie ausnahmsweise kraft privatrechtlich zugesicherten Rechts oder Privilegiums während 99 Jahren in unverändertem Fortbestand belassen werden müssen, wie sie zur Zeit der Konzessionserteilung bestanden haben, es sei denn, die Bahnen alle willigen selbst zur Veränderung ein. Präziser zu sprechen, kann unserer Meinung nach nicht bezweifelt werden, daß der Staat z. B. berechtigt ist, gesetzgeberisch den Frachtvertrag, die Lieferfristen, die Garantie hiesfür u. s. w. zu ordnen und die Eisenbahnen selbstverständlich wie alle andern Rechts-subjekte im Staat diesen Gesetzen zu unterwerfen. Dieser Theil der Zivilgesetzgebung ist nicht vergeben. Von rückwirkender Kraft der Gesetze, wenn hierüber die Gesetzgebung sich ändert, fortschreitet u. s. w., kann in dem Sinne, daß nur jeweilen später konzessionirte Bahnunternehmungen von solchen Aenderungen berührt würden, unsers Erachtens nicht die Rede sein. Eisenbahnunternehmungen können nicht selbst das Gesetz ihrer Verantwortlichkeit dem Publikum gegenüber aufstellen; der Staat hat auf diese Gesetzgebung zu ihren Gunsten nicht verzichtet, noch ihnen eine privilegierte Autonomie dem Publikum gegenüber in dieser Richtung gegeben. Keineswegs können die Bahnen in ihren Frachtbriefen sich eine beschränkte Haftbarkeit oder volle Freiheit von aller Haftbarkeit gegenüber der bestehenden oder künftigen Civilrechtsgesetzgebung ausbedingen und das Publikum, das doch in der Hauptsache auf ihre Dienste angewiesen ist, z. B. zu Unterschriften veranlassen, welche eine Wegbedingung absoluter staatlicher Rechtsregeln involviren. Was in dieser Beziehung der Gesetzgeber bis heute versäumt hat, kann er morgen nachholen. Schon dieser Theil der gesetzgeberischen Kompetenz ist sehr wichtig. Viele Klagen des Publikums gegen die Bahnen lasten auf diesem Boden, und manche Bestimmungen des revidirten Gesetzes gehen darauf aus, neue Rechtsnormen in dieser Richtung aufzustellen (vide z. B. die Artikel 11 und 37). Dieß ein erstes Gebiet, auf dem der Vorschlag sich bewegt.

Wir zitiren ein zweites Gebiet, auf welchem die staatliche Gesetzgebung freie Hand hat, das bestehende Eisenbahngesetz zu ändern, zu ergänzen, selbst neue Räder einzusetzen. Es ist dieß das Gebiet des technischen und Betriebsanschlusses, der Einwirkung auf die Fahrtenpläne u. s. w. Es liegt schon in der Natur des öffentlichen Dienstes, den die Eisenbahnen dem Staate abgenommen haben, resp. der ihnen anvertraut worden ist, daß sie diesem Dienste genügen sollen. Auf sie, auf die Kompagnien, ist durch die Konzessionen diese Dienstleistung an's Publikum übergegangen, sie ist recht eigentlich der wahre Konzessionsinhalt. Der Umfang dieses Dienstes ist fast gleich dem gesammten Transportverkehr. Derselbe ist nach der Natur dieser modernen Trans-

portanstalten zu deren Gunsten quasi monopolisirt. Der Staat hat hier doch nicht verzichtet, durch direktes und indirektes Einschreiten, durch Aufsicht und Leitung dafür zu sorgen, daß dieser Dienst dem Publikum geleistet werde. Die Konzessionen schon stellen mancherlei leitende Gesichtspunkte hierüber auf. Ohne daß bereits ein Gesetz bestünde, meinen wir, hätte der Staat auf diesem Gebiet ein bestehendes fortdauerndes Recht zur Aufstellung von mit Gesetzeskraft ausgestatteten Regeln für allgemeine und besondere Leitung und Aufsicht. Die Bahngesellschaften können sich gegenüber solchem Streben um so weniger sträuben, oder über Verletzung erworbener Privatrechte klagen, als schon das bestehende Eisenbahngesetz zwei Artikel enthält, welche im Prinzip diese ganze Berechtigung enthalten und deren genauere Ausführung, nur in einer größern Zahl von Paragraphen, das revidirte Gesetz anstrebt.

Die Art. 12 und 13 des bestehenden Gesetzes besagen:

„Art. 12. Der Bund wird diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit des schweizerischen Eisenbahnwesens zu sichern. (Hier sieht das Gesetz selbst die Nothwendigkeit seiner spätern Weiterentwicklung vor.)

„Art. 13. Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinie ungleich gehalten werden dürfen.

„Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.“

Ueber die Tragweite dieser zwei, wir dürfen fast sagen wichtigsten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes entstand schon in den 50er Jahren bald nach Beginn des Betriebes heftiger Streit zwischen den Eisenbahnen selbst. Die engere oder weitere Auffassung des Gesetzes interessirte auch den Postdienst nahe und die Anschlußfrage (Streitfrage, was zum Anschluß gehöre), dehnte sich auf das ganze Gebiet des zusammenhängenden durchgehenden Betriebes und bereits schon auf die nähere Einwirkung des Staates auf die Fahrtenpläne aus. Die eine Bahnverwaltung stellte sich auf den engen Boden, als handle es sich im Gesetz nur um die Schienenlegung, um die technische Möglichkeit des Uebergangs der Wagen von einer zur andern Bahn; nicht weiter. Jeweilen ohne Bewilligung der Bahnen könne ein Uebergang der Wagen von einer Bahn auf die andere nicht stattfinden, die Güter müssen beim An- und Abgang jeder neuen Compagnie umgeladen, Gebühren bezahlt werden u. s. w. Selbstverständlich wäre mit dieser Auffassung ein Großtheil der Vorteile der Eisenstraßen für die Schnelligkeit des Transports und des Verkehrs überhaupt verloren gegangen. Es ist nun für unsere Hauptfrage, die Stellung der Staatsgesetzgebung zu den Kompagnien, sehr von Bedeutung, wie damals schon der Bundesrath und die obersten Räte der

Eidgenossenschaft nebst dem klagenden Theile der Bahn=administrationen selbst, diese Sache angefaßt und erledigt haben. Nun der Bundesrath beantragte bei den Räten damals schon ein Ergänzungsgesetz (vide Bundesblatt vom Jahr 1858, Band II, Seite 125). In seiner Botschaft stellte er sich ganz und gar auf den Boden, auf dem Ihre Kommission heute steht. In einfacher und überzeugender Weise wird dargethan, daß die Eisenbahnen vom Gesetzgeber eben durchaus nicht als eine gewöhnliche Privatindustrie angesehen worden sind und der Bau und Betrieb, wenn auch Privatgesellschaften übergeben, nicht auf den Boden des gemeinen Civilrechtes gestellt worden ist. Die spezielle Frage des Anschlusses und der technischen Einheit im Bahnwesen betreffend, heißt es wörtlich:

„Angenommen, das bisherige Gesetz hätte unterlassen, darüber irgend eine Bestimmung aufzustellen, so wäre der Staat befugt, dieß nachzuholen, sobald die allgemeinen Interessen oder die rechtliche Coexistenz der Eisenbahnen dieß erheischen, und nicht minder ist er berechtigt, die bereits erlassenen Bestimmungen darüber zu ergänzen, wenn dieselben nicht genügen.“

Die beiden Räte der Eidgenossenschaft, von den gleichen Grundsätzen ausgehend, fanden indessen, daß es zur Zeit nicht einmal eines Ergänzungsgesetzes bedürfte und der Bundesrath auf dem bloßen Wege der Interpretation von sich aus helfen könne, und dieser Letztere faßte dann, in Nachachtung dieser Weisung, sub 11. August 1858 einen Beschluß mit folgenden vier Dispositiven:

„Art. 1. Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, sich wechselseitig den Anschluß zu gestatten in der Weise, daß, soweit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheint, durchgehende Wägen für den Güterverkehr, wobei die Wägen der fahrenden Postbüreauz inbegriffen sind, und direkte Personen-, Gepäck- und Waarenexpeditionsscheine zugelassen werden.“

„Art. 2. Die Bahnunternehmungen haben bei der Feststellung der Fahrtenpläne darauf zu achten, daß in dem Verkehr von Bahngebiet zu Bahngebiet möglichste Uebereinstimmung herrsche.“

„Art. 3. Jede Bahnunternehmung hat den festgestellten Fahrtenplan, sowie Aenderungen daran, in der Regel wenigstens 14 Tage vor seiner wirklichen Anwendung dem eidg. Postdepartement mitzutheilen.“

„Art. 4. Können sich die Bahnunternehmungen über die zur Durchführung der in den Artikeln 1 und 2 aufgestellten Grundsätze notwendigen nähern Bestimmungen nicht verständigen, so entscheidet darüber der Bundesrath, sofern die Anstände nicht rein zivilrechtlicher Natur sind.“

In diesem Beschlusse des Bundesrathes liegt mehr als der Keim, im Wesentlichen schon der Inhalt der heute angestrebten Gesetzesentwicklung für richtigen Betriebsanschluß, Regulirung der Fahrtenpläne u. s. w. Es ist in diesem Vorgang auch die eifige Theorie der Kompagnien widerlegt. Von Anfang an wurde diese Sache bei uns nicht so angesehen, der Staat hat seine Souverainität nicht in die Hand der Kompagnien niedergelegt. Nehmen wir hiezu die mancherlei Anhaltspunkte in den Konzessionen selbst, die meist vorbehaltene Genehmigung der Fahrtenpläne durch die kantonalen Regierungen, das Minimum der verlangten Züge überall, die garantirte Fahrgewindigkeit in mancher Konzession, die übernommenen Verpflichtungen gegenüber dem Postdienst, so meinen wir, es liege klar vor, daß dieses ganze zweite Hauptgebiet, auf dem der Gesetzesvorschlag sich bewegt, gleichfalls innerhalb der Grenzen des freien Gebietes der Staatsgesetzgebung liegt. Den gemachten Erfahrungen nachgehend und Ausdruck gebend, wird in berechtigter und keineswegs überstürzter Art und gewiß auch ohne jede Gefährdung der Revenüen der Bahnen, ja in deren eigenem Gesamt-Interesse so sehr, als in demjenigen des Publikums, im Gesetzwege vorgegangen. (Von den §§ 28—37 behandelt der Entwurf zumeist diese Materien.)

Es ist ein drittes Gebiet, dem die gesetzgeberische Einwirkung des Staates nicht verschlossen ist, nämlich die Garantien für die Sicherheit beim Bau und nachher für die die Bahn benutzenden Personen und ihr der Bahn anvertrautes Eigenthum einerseits und die Ueberwachung, namentlich die feste Regulirung der den Bahnen gestatteten Tarife andererseits.

In erster Beziehung liegt das Recht, ja die Pflicht des Staates gegenüber konzessionirten Bahnkompagnien auf der Hand, auch sind selbst die nöthigen Vorbehalte in den Konzessionen enthalten. Aber selbst ohne solche müßte die im allgemeinen Polizeirecht enthaltene gesetzgeberische Staatsbefugniß hier unbedingt zur Anwendung kommen, ja es kann allerdings ein Einschreiten nöthig werden, das den Bahnen sogar neue Auslagen verursacht, ohne daß irgend von einem Ersatz gesprochen werden kann. Z. B. das Bahnpersonal wäre zu wenig zahlreich für diese Garantie, namentlich die Weichenwärter wären zu wenig und so schlecht bezahlt, daß deshalb oft nicht durchaus zuverlässige Personen hingestellt werden mußten u. s. w., da kann doch wohl Niemand zweifeln, daß in diesem Gebiete die Gesetzgebung auch für die Zukunft

keineswegs verschlossen ist. Der Staat wirkt in viel empfindlicherer Weise auch auf alle andern Industriezweige ein, konzessionirte und nicht speziell konzessionirte. Man verbietet z. B. im Interesse des intellektuellen und gesundheitlichen Wohls, Kinder in Fabriken zu verwenden, selbst die Arbeitszeit Erwachsener wird geregelt u. s. w. Können die Fabrikanten Ersatz verlangen? Niemandem fällt dieß ein. Eben so wenig werden die Bahnen sich auf ihr formales Vertragsrecht berufen wollen, wenn man Leben und Eigenthum schützt, das ihnen anvertraut ist. Auch hierin ist die Gesetzgebung frei. Wir bezeichnen diesen wohl kaum bestrittenen Punkt nur deshalb, um die Unhaltbarkeit dieser Vertragstheorie überhaupt nachzuweisen. Was die Tarife betrifft, so treffen wir hier auf wohlervorbene Rechte und die Einwirkung des Staates muß sonach eine begrenzte sein. Dagegen bleibt auch hier ein berechtigtes Gebiet der Kontrolle und Einwirkung. Wir werden hievon später bei Besprechung des Art. 35 reden.

Der Bericht kann sich nicht als Aufgabe stellen, die Prüfung über das was gebunden und was frei ist in diesem Gebiete zu erschöpfen. Ueberlassen wir dieß der Doktrin. In den besprochenen Richtungen liegt aber so ziemlich der Umfang alles dessen, was die Gesetzesrevision in ihren drei Abtheilungen (I. Konzessionserteilung, II. Inhalt der Konzession, welche Abtheilung mehr eine Normalkonzession für die Zukunft aufstellt, III. Einheit des Baues und Betriebes) anstrebt und es mußte uns wesentlich daran liegen, nachzuweisen, daß das Gesetz sich auf berechtigtem Boden bewegt. Sollte nachgewiesen werden, daß in irgend einem Artikel wirklich den bestehenden Gesellschaften zugesicherte Privatrechte in diesem oder jenem einzelnen Punkte verletzt werden, so wird wohl weder Ihre Kommission, noch der Rath anstehen, die nöthigen Restriktionen beizufügen.

Ob wir diesen Theil unsers Berichtes schließen, müssen wir auf einige Punkte im Gesetz zu sprechen kommen, welche, nach der Eingabe der Kompagnien zu schließen, gleichfalls als von ihrer Mitwirkung mehr oder weniger abhängig sein sollen. Manche Kompetenzen höchst wichtiger Art, welche bisher den Kantonsregierungen zustanden (Genehmigung der Fahrtenpläne, der verschiedenen Reglemente, Gesetzgebung über den Frachtvertrag, das Hypothekarwesen auf Eisenbahnen) sollen in Zukunft theils dem Bundesrathe, theils den eidgenössischen Räten übertragen werden. Die Denkschrift der Eisenbahnen (Ziff. 5 und 6 der Conclusionen) prätendirt selbst in dieser Hinsicht vorgängig gehört zu werden und verlangt in einzelner Beziehung richterlichen Entscheid. Wir müssen auch diese Prätentation mit Entschiedenheit zurückweisen. Der Uebergang der Kompetenzen in diesem Lande von der einen Staatsautorität auf die andere ist eine Frage des freien Verfassungs- und Gesetzgebungsrechtes des Volkes und seiner Mandatäre. Jeweilen die mit der Sache

betraute Behörde übt das allgemeine, wie das in der Konzeßion noch besonders enthaltene Gesetzgebungs-, Aufsichts-, Prüfungs-, Controlrecht u. s. w. aus. Sollte ein solches Recht etwa bisher da oder dort läßig geübt worden sein, so folgt daraus sicher kein Recht der Kompagnien, daß es zu ihrem vermeintlichen Vortheil so bleiben müsse! Sie haben sich doch nicht zu beklagen, daß ihnen gegenüber vorbehalten Rechte des Staates auch wirklich und in vollem Umfange zur Anwendung kommen. Von wem diese Befugnisse geübt werden müssen und können, ist Sache der innern Organisation des Staates. Mit und unter dieser jeweiligen bestimmten Verfassung müssen die Eisenbahnen leben, wie alle andern Gesellschaftsglieder auch. Wahrlich, dieß würde noch fehlen, daß mit den Bahnkompagnien selbst über Verfassungsänderungen in dieser oder jener Art verhandelt werden müßte, oder daß sie auch nur nach der Verfassungsänderung die Form veränderter Einrichtungen beeinflussen könnten, welche etwa auf sie Bezug haben sollten! Der Gesetzesentwurf, welcher uns vorliegt, bewegt sich somit innerhalb der Gebiete, die wir für den Staat als freie Gebiete bezeichnet und, wie wir hoffen, als solche nachgewiesen haben. Es lag uns daran, darzuthun, daß das Einschreiten des Staates, soweit wir es billigen und gutheißen, unserer besten Ueberzeugung nach ein berechtigtes ist, daß es sich um ein permanentes Gesetzgebungsrecht des Staates handelt, das sich derselbe nicht erst durch ein Schiedsgericht zu erstreiten braucht und auf welches auch das geheiligte, aber viel mißbrauchte Wort „rückwirkender Kraft“ im privatrechtlichen Sinne des Wortes nicht Anwendung findet. Die Eisenbahnen mögen sagen, ein solches Gesetzgebungsrecht (das wir übrigens ausdrücklich über in den Konzeßionen zugesicherte Privatrechte nicht ausgedehnt wissen wollen) könne mißbraucht werden. Dieß ist allerdings möglich, aber darin sind dann die Eisenbahnkompagnien nicht schlechter gestellt, als alle andern Individualitäten im Staatsverbande auch. Wenn an die Stelle von Einsicht und Gerechtigkeit Gewaltthätigkeit und Willkür treten, dann hat mit den Eisenbahnen noch viel Anderes zu leiden. Inzwischen vertrauen wir fest darauf, daß in unserm Vaterlande gesunde Einsicht und Rechtsgefühl oben auf bleiben und uns Allen in der Zukunft wie in der Vergangenheit das Leben erträglich machen werden.

Mit der vorstehenden Auffassung über die Stellung des Staates zu Eisenbahnkompagnien glauben wir auch in Uebereinstimmung zu sein mit der Auffassung und dem Gange, welche diese Dinge in Europa, namentlich in Deutschland, Frankreich und England genommen haben.

Es ist bekannt, welche eingreifenden Bestimmungen die verschiedenen Gesetze Preußens, sowie später diejenigen des norddeutschen Bundes

über das Eisenbahnwesen in technischer und Betriebsrichtung und namentlich in den Tarverhältnissen aufstellen.

Wenn allerdings in diesen Ländern schon die Konzessionen in den Tarfragen der Gesetzgebung größern Spielraum vorbehalten, als dieß in der unsrigen der Fall ist, so geht hinwieder auch unsere Gesetzgebung in diesem Punkte nicht so weit. Es ist außerdem bekannt, daß selbst die Verfassung des norddeutschen Bundes, welche doch den Konzessionen erst nachfolgte, eine stehende Staatsbehörde für Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnwesens aufstellt:

„Der Bundesrath bildet aus seiner Mitte einen dauernden Ausschuß für Eisenbahnen, Post und Telegraphen“.

Im Weitern ist bekannt, daß auch die französischen Parlamente in einschneidender Weise in dieses Gebiet eingegriffen haben und die Kammer, in voller Aneignung der Kompetenz über Tarfragen namentlich, und besonders über Differentialtarifen debattirt und beschlossen haben. Selbst ohne besondere Gesetzesvorschriften für den Bahntransport und nur aus dem allgemeinen Recht haben in Frankreich die Gerichte das Wegbedingen der Verantwortlichkeit in den Transportordnungen und Frachtbriefen der Bahnen als null und nichtig erklärt. Allerdings hat der Staat in Frankreich in höherm Grade als bei uns Privatbahnen Subventionen gewährt, allein das Aequivalent für diese Subventionen ist ihm im unentgeltlichen Heimfall der Bahnen an den Staat nach Auslauf der Konzessionen gegeben, was bei uns nur ganz ausnahmsweise der Fall ist.

Sehen wir auch ganz ab von Deutschland und Frankreich und richten wir unsern Blick nach England, so tritt uns auch hier die gleiche Thatsache entgegen.

England ist doch bekanntlich vorzugsweise das Land des Privatbaues der Eisenbahnen. Daß aber auch Altengland die Pflichten dieses Privatbaues gegen das Publikum und die Rechte der Staatsgesetzgebung gegenüber diesen Kompagnien ganz und gar nicht so versteht, wie die Einzage unserer schweizerischen Eisenbahnadministrationen, dafür zeugt die Parlamentsacte vom 10. Juli 1854, welcher ich nachfolgende Hauptzüge als sprechenden Beweis enthebe:

„1. Jede Eisenbahn- und Kanalgesellschaft soll alle nur mögliche Erleichterung verschaffen für Empfang, Beförderung und Ablieferung der Waaren, und zwar auf und von den verschiedenen Eisenbahnen und Kanälen, welche diesen Gesellschaften angehören oder von denselben benutzt werden.

„2. Eine solche Gesellschaft soll durchaus Niemandem einen unredlichen Vorzug oder Vortheil dabei gewähren, und zwar weder zu Gunsten irgend einer andern Person oder Gesellschaft noch zu

„Gunsten einer besondern Person oder einer besondern Gattung von
„Waaren.

„3. Ebenowenig darf sie zu Gunsten oder Nachtheil einer andern
„Gesellschaft oder Person oder Waare ungleichmäßige Preise sich zahlen
„lassen.

„4. Auch sollen in dem Falle, wenn die Bahnen und Kanäle
„mehrerer verschiedener Gesellschaften eine fortlaufende Kommunikations-
„linie bilden, die eine Gesellschaft die nahe gelegenen Stationen
„(Bahnhöfe) und Werften der andern Gesellschaft und so gegenseitig
„benutzen dürfen, zum Zwecke der möglichsten Erleichterung für den
„Empfang und die unmittelbare Weiterbeförderung der von der andern
„Eisenbahn ankommenden Waaren, damit kein Aufenthalt und keine
„Schwierigkeit dem Publikum bereitet werde, welches diese Bahnen
„oder Kanäle als eine fortlaufende Kommunikationslinie soll be-
„nutzen können und damit dem Publikum alle mögliche Annehmlichkeit
„(Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs) durch solche Eisenbahnen
„und Kanäle geboten sei.

5. „Jede solche Gesellschaft soll verantwortlich sein für
„jeden Verlust und jede Beschädigung an Pferden, Kindern
„oder andern Thieren (bezüglich bei Thieren unter gewissen Beschrän-
„kungen) oder irgend andern Artikeln, Güter und Sachen, und zwar bei
„Empfang (Annahme), Weiterbeförderung und Ablieferung derselben, sei
„nun der Verlust oder die Beschädigung durch die Nachlässigkeit oder Ver-
„säumnung der Gesellschaft oder ihrer Diener veranlaßt worden und
„ohne alle Rücksicht darauf, ob die Gesellschaft entgegen-
„gesetzte Bedingungen (Notiz und Deklaration) vorgeschrie-
„ben und ihre Haftpflicht auf irgend eine andere Weise limitirt
„haben sollte, indem jede solche Vorschrift (Reglement) als null und
„nichtig betrachtet werden müsse; nur in dem Falle ausnahmsweise,
„konne eine solche Bedingung oder Vorschrift Geltung erlangen, wenn
„der kompetente Richter nach seiner Auffassung die Bedingung oder
„Vorschrift für billig und vernünftig erachten sollte u. s. w.“

In der That, im Vergleich zu dieser Parlamentsakte und der kräf-
tigen Sprache derselben aus dem Lande des Privatbaues par excellence
ist die Entwicklung unserer Eisenbahngesetzgebung gewiß recht schüchtern
zu nennen.

Ad 3. Begründung der wichtigsten Abänderungsanträge.

Wir enthalten uns einer Begründung derjenigen Theile des Gesetzes, in welchen wir mit dem Bundesrathe einig gehen. Es sind von den wichtigsten Artikeln dieser Kategorie indessen mehrere, welche von einer Minderheit der Kommission beanstandet werden. Dieß wird Gelegenheit bieten, in der Diskussion auch die Standpunkte der Mehrheit zu erörtern.

Nachfolgende spezielle Bemerkungen zu einigen der wichtigsten Abänderungen werden für den schriftlichen Bericht genügen.

I. Ertheilung der Konzessionen. § 1—4.

Die veränderte Redaktion im zweiten Satz des Art. 2 hat den Sinn, der Schweiz dem Auslande gegenüber in Vertragsunterhandlungen eine durchaus einheitliche Leitung und Haltung zu ermöglichen. Das Wort „Mitwirkung“ scheint anzudeuten, daß bei den Vertragsunterhandlungen selbst jeweilen der Bund einerseits und der Kanton andererseits in verschiedenen Persönlichkeiten vertreten sein müsse. Sind die Gesichtspunkte der beiden Repräsentanten dann nicht völlig identisch, so steht die Aktion der Schweiz gegenüber dem Auslande gebrochen und ohnmächtig da und das Ausland profitirt von den differirenden Anschauungen unserer Mandatare. Es ist deshalb durchaus nöthig, daß Einheit in der Hauptaktion hergestellt werde. Etwaige Differenzen in den Anschauungen von Bund und Grenzkantonen und Ortschaften müssen in einem Vorstadium zwischen denselben in's Reine gebracht werden. Die neue Redaktion verhindert übrigens nicht, daß der Bund zu Delegirten jeweilen sachkundige Männer aus zunächst interessirten Kreisen wähle.

Art. 3. Der erste Absatz soll nach unserm Vorschlag gestrichen werden. Derselbe ist, wie uns scheint, ein bloßes Schönplästerehen für das Gesetz, ohne jeden Werth. Weder der Westen noch der Osten der Schweiz wird heute einer neuen Versicherung bedürfen, daß es Niemanden einfällt, etwa weiter ermöglichte Alpenübergänge, in welcher Zahl immer, zu verhindern.

II. Inhalt der Konzessionen und Rechtsstellung der Konzessionen. § 5—27.

Der Artikel 22 behandelt in wesentlicher Uebereinstimmung mit dem Wortlaute der Konzessionen und dem bisherigen Usus die Verpflichtungen der Bahnen gegenüber dem staatlichen Telegraphenwesen. Die vorgeschlagene Aenderung beschlägt im Wesentlichen nur die Litt. d. Der Wortlaut des bundesrätlichen Vorschlags überbindet den Bahntelegraphen die unbedingte Pflicht, die Dienstdepeschen der Post- und der

Telegraphenverwaltung des Staates zu übermitteln. Auf Grundlage von eingezogenen Erkundigungen ist diese uneingeschränkte Fassung nicht nöthig. Die Post und das Telegraphenamt bedürfen der Bahntelegraphen für ihre Dienstdepeschen nur dann, wenn die eigene Leitung unterbrochen ist oder etwa ganz ausnahmsweise da, wo am Ort der Aufgabe der Dienstdepesche nur ein Telegraphenbureau der Bahn und keines ab Seite des Staates besteht. Hierauf beschränkt nun unsere Fassung die Pflicht der Bahnen zur Vermittelung der Dienstdepeschen. Die Redaktion sichert zudem den Bahnen unter gleichen Verhältnissen Reziprozität zu. Hiemit, glauben wir, sind Recht und Gegenseitigkeit in einer Art hergestellt, daß weder die Bahnen noch der Staat sich zu beklagen haben, ja den Interessen Beider gleich sehr gedient ist. Des jeweiligen Prioritätsrechtes für die eigenen Depeschen der beanspruchten Leitungen gedachten wir nicht, weil der eigentliche Besitzer des Drahtes immer in der Lage ist, seine Dienstdepeschen zuerst zu spediren und weil unter Umständen jeder einsichtige Telegraphenbeamte die Depesche des andern Amtes trotz des Vorrechtes doch zuerst befördern wird. Man denke sich z. B.: Die Depesche des Staates sei ohne Bedeutung und Eile, während die Depesche der Bahn ein großes Unglück verhüten soll; da wird doch wohl der Beamte des Staates das Prioritätsrecht für die Staatsdepesche nicht geltend machen und umgekehrt.

III. Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Bahnnetzes.

§ 28 (resp. 29) bis 37.

Aus diesem Abschnitt des Vorschlages heben wir die Artikel 30 und 35 und nächst diesen noch 33 hervor, welche einer einläßlichen Würdigung bedürfen.

Art. 30. Dieser Artikel beabsichtigt, die Eisenbahnen zu verpflichten, neben ihrem ausschließlich eigenen Betrieb, also neben dem bisherigen Frachtverkehr, dritten Personen einen sogenannten Fahrverkehr auf der Bahn zu gestatten. Dieses Verhältniß bedarf der Erläuterung. Was früher, vor dem Bestand der Eisenbahnen, im Frachtgeschäft getrennt war, die Thätigkeit des Spediteurs und die Thätigkeit der Fuhrleute, kam bei den Eisenbahnen zusammen. Dieses soll nun wieder getrennt werden, auch für den Betrieb auf Eisenbahnen. Es könnten nach diesem System dritte Personen von der Bahn Wagen mietzen oder auch eigene Wagen auf die Bahn stellen, die Güter sodann selbst herbeischaffen, verladen, die einzelnen Colliis taxiren, sich bezahlen lassen u. s. w. Also das ganze Frachtführer- und Verladungsgeschäft würde den Bahnen ganz oder theilweise wieder abgenommen. Die Bahnen würden nur ihre Schienengeleise und Wagen, ihre Traktionskraft, vermietzen. Per Aze und per Stunde würden sie sich einen Mietzins bezahlen

lassen (Bahngeld, Transportvergütung und Wagenmiete), alle andere Sorge würde den dritten Personen, Spediteuren, Frachtführern u. s. w. überlassen. Man verspricht sich hievon mehrfache Vortheile. Das Publikum habe für den Transport selbst eine Auswahl von Personen, denen es sich anvertrauen könne, den Spediteuren oder der Bahn. Die Spediteure nehmen dem Publikum eine Menge Arbeit ab, werden dem Transportwesen durch ihre besondere eigene Thätigkeit neues Leben bringen, auf die Vortheile der Rückfahrt besonderes Augenmerk richten, die Tagelohn dadurch auch für die Bahnen herabdrücken, welche eben mit dieser neuen Konkurrenz zu rivalisiren hätten. Ganz besonders werde eine bessere Ausnutzung des Transportmaterials (der Wagen) erzielt, welcher jetzt, in Preußen z. B., nur circa zu 42 % ausgenutzt werde, woran der Stückgüterverkehr die Hauptschuld trage. Die Spediteure würden natürlich ihre gemieteten Wagen voll ausnutzen und nicht nur halb befrachtet laufen lassen. Eigene Associationen würden sich bilden (Expresskompagnien heißen sie in Amerika). Die entfesselte Konkurrenz, meint man, würde überhaupt die einfachsten, billigsten und zweckdienlichsten Formen finden u. s. w.

Während die Gönner dieser Neuerung von derselben das Beste erwarten und von daher, wo die Sache eingeführt ist, nur Gutes zu erzählen wissen, namentlich von Amerika her, wird dagegen von den Eisenbahnen dem Staate nicht nur das Recht bestritten, ihnen eine solche Einrichtung zu oktroyiren, sondern es wird auch geradezu behauptet, das System sei schlecht, werde in Amerika überall, wo es eingeführt sei, als eine Landesplagiat betraachtet, bringe Verwirrung in das ganze Transportsystem; das Publikum werde doppelt geschöpft, von den Spediteuren und den Bahnen, die Ordnung und Sicherheit des Betriebes nehmen Schaden u. s. w. Die Mehrheit Ihrer Kommission will dieses System, zur Zeit mindestens, nicht in's Gesetz aufnehmen. Wir haben nach zwei Richtungen Bedenken: einmal schon nach der rechtlichen. Unsere Konzessionen gestatten den Kompagnien die Berechnung der Frachten nach verschiedenen Klassen (Werth, Volumen, Transportgefährlichkeit kommen in Anschlag). Diese Klassen müßten beim Fahrverkehr gänzlich fallen, da nur der Wagen bezahlt wird, der Inhalt gar nicht in Frage kommt. Ob nun ohne Rücksicht auf Schaden oder Nutzen der Bahnen das konzessionsgemäße System der Tarification vom Staate, ohne daß er irgendwie für die Folgen einzustehen hätte, gewechselt werden kann, ist uns doch bei diesem höchst ökonomischen Punkte einigermaßen fraglich. Aber ohne daß wir diese Rechtsfrage heute definitiv erledigen möchten, scheint uns durch das Hineingreifen Dritter die nöthige Einheit im Eisenbahnbetrieb, und die Sicherheit des Dienstes namentlich, wesentlich gefährdet. Ehe wir den Staat in solcher Weise in den innersten Kern der Verwaltung der konzessionirten Gesellschaften, in die

Art und Form des Betriebes wollen eingreifen lassen, müssen mehr Erfahrungen gesammelt sein, müßte die ökonomische Seite für Publikum und Bahnen uns bestimmter vor Augen stehen. Wenn zudem die Tagen für das neue System den Bahnadministrationen nicht geradezu oktroyirt werden, wenn sie dieselben ziemlich hoch halten dürfen, so ist dann allerdings (bevor sie selbst mit dem neuen System sich befreundeten), eine doppelte Ausbeutung des Publikums doch sehr zu befürchten, und es könnte die Konkurrenz auch nicht zu voller Wirksamkeit kommen. Das Publikum müßte jedenfalls auf Gleichbehandlung und Gleichberechtigung im Tagwesen verzichten. Für diese geschlossenen Wagen, denken wir, machten die Miether die Fracht, wäre das Publikum in deren Händen! Oder sollten diese Wagenmiether ihre Fracht von den Versendern nach dem Tarif der Konzessionen beziehen? Dieß wäre nicht im Sinne des Systemes, auch eine Kontrolle darüber kaum möglich.

Die Mehrheit der Kommission will deßhalb zum mindesten abwarten, was die Zeit und das kräftigere Eingreifen des Staates in Zukunft für Verbesserungen, für Veränderungen im Transportdienste der Privatbahnen bringt, ehe sie positive neue Fahrtsysteme befiehlt. Einstweilen also würden wir von diesem System, als einem gegenüber den Bahnen gesetzlich erzwingbaren, abstrahiren.

Zu Art. 33. Im Artikel 33 wollen wir in der Einleitung die Worte „in der Regel“ streichen. Wenn das Kenntnißgeben von den Fahrtenplänen 14 Tage vor ihrem Eintritte nur „als Regel“ gefordert wird, so werden, daran ist nicht zu zweifeln, die Ausnahmen in Bälde die Regel verdunkeln. — Der Schlusssatz dieses Artikels zieht als stehenden Streitgenossen für besondere Leistungen beim durchgehenden Verkehr jeweilen auch die eidgenössische Postverwaltung vor den Richter. Ihre Kommission ist hiemit nicht einverstanden. Sie will keineswegs sagen, daß der Bund da, wo er wirklich privatrechtlich zu zahlen pflichtig wäre, frei sein soll; allein sie will nicht, daß er als quasi regelmäßiger Faktor bei solchen Ausmittlungen im Gesetz aufgeführt werde. Dieß könnte leicht zur Folge haben, daß wenn die Bahnen sich zu einer guten und von den wahren Interessen des Verkehrs geforderten Einrichtung nicht herbeilassen wollten, immer dem guten Staate die Last aufgebürdet werden könnte. Es ist uns lebhaft in Erinnerung, daß die Bahnen nicht weniger als 400,000 Fr. per Jahr (wenn wir nicht irren) forderten, wenn durchgehende Nachtzüge eingerichtet werden müßten, und 100,000 Fr. für einen einzigen von Genf bis zum Bodensee. Wir sind nicht der Meinung, daß bei uns aus Grund des Privatbaues der Steuerbeutel der Bürger die im Eisenbahnwesen notwendigen und zweckmäßigen Verbesserungen zahlen soll. Was würden die Engländer trotz des Privatbaues (aus ihrer Parlamentsakte zu schließen) zu einer solchen Zumuthung sagen? Nachtzüge, für die wir uns, wenn der Bund

sie absolut nach Belieben forderte, derartige Entschädigungen eigentlich allein denken könnten, wollen wir, wie gesagt, nicht aus dem Steuerbeutel der Bürger erstellt sehen. Wir denken, der Bund wird sich in seiner Einwirkung vorab auf berechtigtem Boden halten, der ihn nicht Schadenersatzpflichtig macht. Dieses Gebiet sollte, richtig gebraucht, doch schon wirksam sein. Nachtzüge übrigens, durch die Gotthardverträge gefordert, durch den mehr und mehr vervielfachten Anschluß des Binnennetzes an das ausländische ohnehin nahe gerückt, ja gegenüber den Bahninteressen ganz allein wohl in Bälde unabweisbar, müssen, wie uns scheint, auch ohne Nachhülfe der eidgen. Kassa kommen. Aus diesen Gründen wollen wir die Ersatzpflicht des Bundes nicht als einen regelmäßigen Faktor in's Gesetz aufgenommen wissen, in der Meinung, wir wiederholen dieß, daß der Bund innerhalb seines staatlich und gesetzlich berechtigten Gebietes der Einwirkung auf die Bahnen bleibe.

Art. 35. Im Artikel 35 des Vorschlages (Tarifwesen) haben wir zum Schluß unserer Berichterstattung noch einen der wichtigsten Paragraphen des ganzen Gesetzes vor uns. Die Konzessionen enthalten über die Tarife vielfache, schwer unter einen Hut zu bringende Bestimmungen. Nicht so weit gehend, wie z. B. die deutschen Konzessionen, sind doch immerhin auch in den schweizerischen Tarif-Maxima und bestimmte Klassen aufgestellt, welche Willkür und ungleiche Behandlung gegen die Bürger selbstverständlich ausschließen; dann sind den Regierungen gewisse Einwirkungen und noch besondere Genehmigungsrechte für weitere anschließende Tarife, auch für die Einzelheiten des gesammten Transportdienstes vorbehalten. Die meisten Konzessionen, namentlich alle westlichen, besagen zum Ueberfluß: „Die Tage soll überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnen dürfen Niemandem einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten.“

Diese Bestimmung scheint im Schlußsatz das Prinzip allerdings eher einzuschränken als auszudehnen; diesem Schlußsatz gegenüber ist deßhalb auch restriktive Interpretation berechtigt und sachgemäß. Den weitesten Spielraum geben den Staatsbehörden auch in dieser Tagfrage die Konzessionen der Westbahn. Es heißt allgemein: „Sie (die Gesellschaft) verpflichtet sich außerdem, ihre Tarife so niedrig als möglich zu stellen.“ (Vide Sammlung der Eisenbahnakten, Band II, Seite 38 und 39, §§ 40 und 43 der Konzessionen Genf-Morges und Yverdon-Bern.) Andere Konzessionen sagen, daß nach Eintritt eines gewissen Dividenden-Maximums die Tarife ermäßigt werden müssen. Die Natur der Sache (vide das Raisonnement des Berichtes über die Rechte und Stellung des Staates

zum Privatbau), sowie auch mannigfache Anhaltspunkte in den Konzessionen selbst konstatiren somit auf diesem Gebiete Recht und Pflicht des Staates zu beständiger Ueberwachung. Allen Respekt vor der Einsicht und dem guten Willen der Bahnadministrationen; aber für so naiv dürfen sie uns doch nicht halten, daß wir in absoluter Vertrauensseligkeit Alles der Konkurrenz und dem guten Willen der Kompagnien anheimgeben; auch würde uns die öffentliche Meinung doch wohl bald genug mit Kraft an unsere Pflicht mahnen, wenn sich etwa ergeben sollte, daß „das Interesse der Kompagnien und „dasjenige des Verkehrs doch nicht so ganz ausnahmslos und immer identisch seien.“ Soweit ist die Kommission einmützig, daß hier ein volles Recht genauer Ueberwachung besteht, daß diese Ueberwachung das Recht der Kenntniznahme von dem geringsten Detail in sich schließt und ohne dieses immer illusorisch bliebe; daß endlich die Zerrissenheit der bisherigen Kontrolle in so vielen kantonalen Händen die Ohnmacht und den gänzlichen Unwerth des Rechts bedeutet, welches so nicht mit Energie für die öffentlichen Interessen wirksam werden konnte, was auch für das ganze Transportwesen und den Betriebszusammenhang der Bahnen gilt. Die Kommission ist darin einmützig, und die Eisenbahnen anerkennen es ja auch selbst, daß die Uebertragung dieser Rechte für das ganze Land an den Bund das einzige Mittel ist, das staatliche Recht in diesem Gebiet zu einer Wahrheit zu machen. *) Der Gesetzesvorschlag läßt das Detail der Anordnung für diese Ueberwachung noch einigermaßen ungewiß, und es muß daselbe wohl auch einer Spezialverordnung vorbehalten bleiben. Die von Herrn Bergeron seiner Zeit empfohlene Rechnungsform des Clearing-House in London, die auch in Oestreich eingeführt ist, würde wohl nach der Meinung eines Mitgliedes der Kommission der Ueberwachung gut dienen. Der Berichterstatter überläßt es jedoch demjenigen Mitgliede, das sich im Speziellen hiemit befaßt hat, darüber in der Diskussion genauere Auskunft zu geben.

Im gleichen Artikel 35, Ziffer 4 und 5, haben sich dagegen Meinungsdivergenzen gezeigt, soweit das Erlaubtsein der sogenannten Differentialfrachten für die Bahnen in Frage kommt. Eine Mehrheit von vier Stimmen will Differentialfrachten im Innern gänzlich verbieten und nur in Konkurrenzfällen mit ausländischen Bahnen zulassen. Eine Minderheit von drei Mitgliedern will in dieser Richtung im Wesentlichen, jedoch mit noch präzisierer Redaktion, beim Vorschlage des Bundesrathes stehen bleiben. In diesem Punkte muß der Berichterstatter die Ansicht der Minderheit vertreten. (Die Mehrheit wird

*) Vide Abänderungsantrag in der Einleitung des § 35.

Ihnen hierüber besonders berichten.) Für die Minderheit erlaube ich mir nachfolgende Motivirung: Das allgemeine Kontrolrecht des Staates ist auch hier evident und die Minderheit bestreitet dasselbe durchaus nicht. Wie weit dagegen eingegriffen werden darf, und ganz besonders, wie weit es volkwirtschaftlich gerathen ist, zu verbieten und zu moderiren, darüber waltet der Streit. Die Mehrheit will einfach alle diese Taxen im internen Eisenbahnverkehr ein für allemal beseitigen. Wir sind nicht dieser Ansicht. Stellen wir vorerst die Hauptsache fest, was wir nämlich hier unter Differentialtaxe verstanden wissen wollen. Darüber ist mehr als über die Hauptfrage geschrieben und so sehr irrlichtelirt worden, daß zumeist die Gegner ganz über verschiedene Dinge sprachen und der Streitgegenstand unsigirt blieb, weshalb dann häufig in den reichhaltigen Schriften kaum zu ermitteln ist, worüber denn eigentlich die Streiter ungleicher Meinung sind. Im Gebiete des Personentransportes nun wollen wir vorerst sagen, daß wir keineswegs etwa die Abonnementsbillets, die billigern Billets für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage oder während ein paar Tagen, noch auch die Billets für Vereine mit Voraussetzung einer bestimmten Zahl von Personen und ebensowenig die allgemeine Preisreduktion für Luftfahrten und Rundbillete, wie sie in Uebung sind, zu diesen Differentialtaxen rechnen. Derartiges wollen überhaupt weder Mehrheit noch Minderheit verbieten. Es wären wohl auch bei den Personenbillets Maßnahmen der Kompagnien denkbar, die wirkliche Differentialtaxen, und zwar verwerfliche, rein persönliche, individuelle schaffen könnten. (Derartiges müßte in vorkommenden Fällen im Einzelnen geprüft werden.) Wir wollen uns aber jetzt nicht in Hypothesen ergehen. Bis anhin sehen wir in der Praxis der schweizerischen Bahnen auf diesem Boden wenig oder nichts, das wir so benennen und als verwerflich zu verbieten anrathen könnten. Unser Streit bewegt sich thatsächlich auf dem Boden der Differentialfracht im Güterverkehr, und da nennen wir Differentialtaxen diejenigen, „nach welchen eine Waare, die von einem geographischen Punkte zu einem entferntern zweiten durchgeht, per Centner und per Kilometer oder Stunde einen niedrigeren Frachttax bezahlt, während für das Durchlaufen nur eines Theiles dieser Linie der niedrigere Frachttax nicht gilt“. Diese Taxdifferenz wird oft noch weiter komplizirt, je nachdem die Waarenmasse größer oder geringer ist. Bei mehr als Einer Wagenladung, z. B. bei 10, soll eine weitere Ermäßigung eintreten; bei einem noch höhern Centnerquantum, zu dem z. B. ein Versender etwa per Jahr oder per Monat u. s. w. sich verpflichtet, wieder ein weiterer Rabatt, resp. Rückvergütung von der Bahn gegeben werden. Dieß ist, greifbar und praktisch geredet, der Charakter der Differentialtaxen beim Gütertransport. Wir können nur nicht finden, daß solche Differentialfrachten volkwirtschaftlich absolut verwerflich seien, und es schiene

uns zu weit gegangen, wenn auch nur im Innern der Schweiz derartige allerdings anormale Reduktionen gänzlich verboten würden. Es ist so ziemlich allgemein anerkannt, daß dieses durch Konkurrenz der Linien oder durch das Bestreben, den Güterverkehr in Massen zu fördern, hervorgerufene Verfahren im Allgemeinen dem Interesse des Verkehrs nützlich ist. Es liegt schon theilweise wenigstens eine Rechtfertigung dieser Frachten in den unerkennbar geringern Selbstkosten, die unter den meisten bekannten Titeln solche Transporte den Bahnen verursachen. Wir möchten auf diesen Tariskampf zwischen konkurrierenden Bahnen auch im Innern der Schweiz nicht verzichten, da er doch meist dem Publikum nützlich ist. Selbstverständlich lohnen sich solche Differentialfrachten nur, und es werden dieselben nur angewendet bei Sachen, die schwer in's Gewicht fallen und die das Publikum in großen Massen konsumirt oder deren die Arbeit der Industrie in großen Quantitäten bedarf, oder welche ohne solche Ermäßigungen überhaupt nicht so weit transportirt werden könnten, z. B. bei Getreide, Kohlen, Metallergzen, Bausteinen. Viele Gegenstände kommen zum Gebrauche und zur Verwerthung nur auf diesem Wege. Nehmen wir z. B. die Bausteine. Könnten diese von Bern und Solothurn bis nach Genf einerseits, bis nach Schaffhausen und Romanshorn anderseits versandt und ihre ausgezeichneten Qualitäten daselbst als Baumaterial verwendet werden, wenn solche Tarife absolut unterzagt wären? Die Gegner dieser Tarife sagen allerdings, sie kämpfen nur dagegen, daß nicht auch die frühern Stationen dieses Material zu den gleichen Sätzen per Centner und Kilometer erhalten können, sie möchten die Bahnen zwingen, die Tarife also noch mehr zu reduzieren. Aber dieses Bestreben kann in vielen Fällen augenscheinlich nur dazu führen, daß weder die Zwischenstationen noch die Endstationen den Vortheil großer Tarireduktionen genießen werden. Wenn einzelne dieser Differentialtarife in's Auge gefaßt werden, so wird es sofort klar, daß die Bahnen die große Tarireduktion für den Durchgangsverkehr in den meisten Fällen sofort aufgeben müßten, wenn sie gezwungen würden, auch für den unterbrochenen Verkehr auf gleiche Sätze herabzugehen. Steine von Ostermündingen oder aus den Solothurner Brücken nach Genf bezahlen kilometrisch und per Centner so sehr wenig, daß keine Bahn diesen Satz beibehalten könnte, wenn sie für jede Zwischenstation, also schon nach Freiburg oder Biel u. s. w., ebenfalls nur die gleiche Targe per Centner und Kilometer beziehen dürfte. Es würde mithin so kommen, daß Endpunkte und Zwischenpunkte schlechter stünden und auch die Verwendbarkeit des besten Baumaterials selbst sehr wesentlich eingeschränkt bliebe. Man hebt wesentlich hervor, die Interessen des Zwischenhandels und der Zwischenplätze werden bedroht durch diese Targe, und es kann dieß wohl nicht unbedingt bestritten werden. Auffallende anormale Verhältnisse könnten

in der That freit werden, welche sich als offenbare Bevortheilung herausstellen, und welche auch die Verhältnisse des Bahnbetriebes nicht rechtfertigen würden. Gegen solche Anomalien könnte aber auch nach unserer Fassung eingeschritten oder die Differenzen durch direktes und indirektes Einschreiten herabgemindert werden. Aber im Allgemeinen werden die gefürchteten Nachtheile doch wieder durch entgegengesetzte Vortheile ausgeglichen oder aufgehoben. Bei solchen Sachen auf ein Haar abwägen zu wollen, müßte doch außerordentlich schwer sein, und mancherlei auch zum Nachtheil des Publikums bestandene ungebührliche alte Vortheile von Zwischenplätzen könnten sich auch hinter derartige Klagen verbergen und ungerechtfertigte Fortdauer anstreben. Die großen Vortheile der möglichsten Ausdehnung des Verkehrs und des weitesten Transports und damit der weitesten Benützung jeder Art von Waaren dürften doch hier im großen Ganzen den Ausschlag geben. Solche Zwischenplätze haben jedesmal durch den Transportverkehr der Eisenbahnen wieder solche Vortheile erlangt, daß auch sie im Gesamtergebnisse gewonnen haben müssen. Diese Frachtdifferenzen finden denn auch in den Interessen der Eisenbahnen selbst wieder Grenzen. Der nähere Platz und der Lokalverkehr überhaupt haben für die Bahnen auch wieder ihren hohen Werth, und die Bahnen müssen bald sehen, daß sie selbst verlieren, sobald sie durch übermäßige Forderung entfernterer Plätze die Verkehrsbewegung auf nähere Strecken zu sehr beeinträchtigen. Im Uebrigen muß eben der Handel aller Plätze sich in der Hauptsache in die großen Ummwälzungen zu schicken wissen, welche die allgemeinen Verkehrsentwickelungen herbeiführen. Wenn wir im großen Ganzen diesen von bewährten Nationalökonomen vielfach und besser, als es hier geschieht, vertretenen Standpunkt theilen, können wir dagegen durchaus nicht so weit gehen, wie manche dieser Nationalökonomen es thun, so weit nämlich, daß wir das Frachtgeschäft auf Eisenbahnen auch nach dieser Richtung ohne jede Aufsicht und Leitung dem reinen Gutdünken der Privatgesellschaften geradezu überlassen wollten. Diese Schriftsteller erklären: wie früher der einzelne Fuhrmann und Unternehmer es treiben konnte, der mit jedem Beförderer ein besonderes Geschäft hatte, so müßten auch die Bahnen zu verfahren unbedingte Freiheit haben. Nur so könne das Geschäft schwunghaft gemacht werden. Die Konkurrenz werde dann wieder allen und jeden Nachtheil schon aufheben. Dieser Meinung können wir nicht folgen. Denn erstens fehlt noch viel, daß die Konkurrenz für den neuen, faktisch monopolisirten Eisenbahnverkehr durch die hiezu nöthige Zahl von Bahnen so weit gefördert, so hoch gestiegen wäre, daß von dieser Konkurrenz allein in der That die Beseitigung aller Uebel, die absolut sichernde Gewähr für den Verkehr gehofft werden könnte, und andererseits hat der Staat eben wegen des faktisch monopolisirten Transports auf Eisenbahnen und im Hinblick auf den Umstand,

daß er es ist, der so viele öffentliche Interessen des Verkehrs den Bahnen anvertraut hat, die Pflicht, das gleiche Recht des einzelnen Bürgers und die allgemeinen Interessen Aller fortwährend zu beschützen. Wir verwerfen also allerdings aus volkwirthschaftlichen Gesichtspunkten und im Interesse des ganzen Publikums, mindestens zur Zeit noch, eine allgemeine grundsätzliche Untersagung von Differentialtarifen für das Innere der Schweiz, aber eine Ueberwachung und Prüfung derselben, und unter Umständen selbst ein Einschreiten gegen dieselben wollen wir dennoch in die Hand des Bundesrathes gelegt wissen. Wir stellen uns für dieses Eingreifen im Wesentlichen auf den bundesrathlichen Standpunkt. Der Ausdruck jedoch, „wenn eine erhebliche Schädigung anderer schweizerischer Interessen nachgewiesen ist,“ scheint uns etwas zu elastisch. Fast jedesmal werden Interessen gegen Interessen stehen oder wird sich die Sache so darstellen lassen. Der rechtliche Anhaltspunkt zum Einschreiten, so scheint es uns, muß einmal darin gesucht werden, daß die Lage gegen die in den Konzessionen selbst vielfach ausgesprochene Idee geht: „Die Eisenbahn-Verwaltungen sollen Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten.“

Wenn die in casu vorkommende Situation der Art ist, daß die „gleichen Umstände“ sich überhaupt sachgemäß nur in einer oder zwei Personen vereinigt finden können, wenn diese Worte nur gebraucht werden, um direkte oder indirekte wirkliche Begünstigungen einzelner Personen zu verdecken, so heißen wir solche Lagen konzessionswidrig; und wenn gleichzeitig ein volkwirthschaftlicher Nachtheil überhaupt oder eine Schädigung dritter Personen oder Interessen nebenher geht, so ist das Einschreiten berechtigt. In dieser Hinsicht müssen wir uns namentlich noch über eine Form solcher Lagen aussprechen, die wir für entschieden konzessionswidrig halten. Die Vorenthaltung der Tagreduktionen, die man 10 oder 20 Wagenladungen oder einem Gesamtquantum von mehr Centnern noch extra bewilligt über die Reduktion, die einer ganzen Wagenladung zukommt, halten wir nicht für rechtsbeständig. Die Bahnen sollen die höchste Reduktion schon der einen Wagenladung auch zuwenden. Ein anderes Verfahren nennen wir eine indirekte Personalbegünstigung, wie sie dann in der That regelmäßig auch nur einer oder doch ganz wenigen Personen zu Statten kommt und zu Statten kommen kann. Die einfache ganze Wagenladung enthält in sich alle gedebbaren Vortheile gegenüber der Stückendung, welche das Frachtgeschäft der Bahnen erleichtern und die Selbstkosten reduzieren kann, und es ist somit billig, daß sie dieser Versendart auch gleichmäßig die höchste Tagreduktion zuwenden. Nur hierin können wir ein Verfahren anerkennen, welches unter gleichen

Umständen Allen gleichen Vortheil gewährt. Den Satz „für gleiche Leistungen gleiche Preise“ darf eine einfache erste Wagenladung gleich einer zweiten oder zehnten für sich beanspruchen. Wir sprechen uns demnach dahin aus, daß der Bundesrath unsere Redaktion namentlich auch in diesem Sinne bei Differentialtarifen zur Anwendung bringen soll. Irrren wir nicht, so spricht sich auch die französische Gesetzgebung im gleichen Sinne aus. Wir stehen allerdings nicht an, zu bekennen, daß es äußerst schwer hält, eine ganz genaue Gesetzesredaktion zu finden, welche die Art des Einschreitens gegen schädliche Differentialfrachten aufs Schärfste begrenzen würde, so daß auch der Tagreduktion im Allgemeinen selbst kein Schaden geschieht. Das Meiste muß einer gewissenhaften Prüfung und einsichtigen Abwägung im einzelnen Fall vorbehalten bleiben, wobei allerdings auch auf die Situation und die Verhältnisse der einzelnen Kompagnien billige Rücksicht wird genommen werden müssen. Auch jene oben citirte englische Parlamentsakte weiß sich ja in vielen Bestimmungen nicht anders zu helfen, als indem sie Worte gebraucht, wie: „Die Gesellschaften sollen durchaus Niemandem einen un rechten Vorzug oder Vortheil gewähren“ u. s. w., und daß sie einem vernünftigen und einsichtigen Richter ruft, der im einzelnen Fall entscheiden soll, was billig und vernünftig sei.

Wir meinen, unsere Ansicht mit thunlichster Bestimmtheit ausgesprochen zu haben, und es scheint uns, daß auch die vorgeschlagene Redaktion dieser Ansicht möglichst entspricht.

Soweit in diesem Punkte die Meinung der drei Mitglieder der Minorität.

Bern, den 27/28. September 1871.

Im Auftrage der Eisenbahnkommission des
Ständerathes,

Der Berichterstatter:

C. Kappeler.

Entwurf des Bundesrathes
vom 16. Juni 1871.

Die Bundesversammlung
der
Schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft
des Bundesrathes von 16. Juni
1871,

beschließt:

I.

Ertheilung der Konzessionen.

Art. 1. Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiete ist in jedem einzelnen Falle eine staatliche Konzession erforderlich.

Die Ertheilung derartiger Konzessionen, sowie die Erneuerung von solchen, die bisher von den Kantonen ertheilt worden sind, ist von jetzt an Sache des Bundes, jedoch unter Mitwirkung der beteiligten Kantone bei den vorbereitenden Verhandlungen.

Für bloße Geseisanlagen, sowie für Bahnunternehmungen, welche weder fremden Grund und Boden benutzen, noch an das allgemeine Eisenbahnnetz anschließen, bedarf es keiner staatlichen Konzession.

Es bleibt den Kantonen überlassen, in Fällen solcher Art zum Schutze der öffentlichen Interessen das Nöthige anzuordnen.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Streichung der zwei letzten Absätze dieses Artikels von „Für bloße — anzuordnen.“

Entwurf des Bundesrathes.

Art. 2. Die Konzessionsgesuche sind dem Bundesrathe einzureichen, welcher hievon denjenigen Kantonsregierungen sofort Kenntniß gibt, deren Gebiet für die Bahnanlage beansprucht wird. Diese Kantonsregierungen bezeichnen ihre Vertreter bei den unter Vorsitz einer bundesrätthlichen Delegation mit den Konzessionspetenten anzubahenden Verhandlungen.

Desgleichen wird für die Ordnung der Eisenbahnan schlüsse an das Ausland den betreffenden Grenzkantonen jeweilen eine angemessene Mitwirkung zugesichert.

Art. 3. Der Bund wird im Allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen, im Osten, Centrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei keinerlei Bevorzugung oder Benachtheiligung einzelner Landestheile eintreten lassen.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständerätthlichen Eisenbahnkommission.

Desgleichen wird der Bundesrath jeweilen bei der Ordnung der Eisenbahnan schlüsse an's Ausland die Ansichten der Regierungen der Grenzkantone vernehmen bezüglich der festzustellenden Vertragsstipulationen und der Interessen der Grenzortschaften überhaupt.

Eine Minderheit will entgegen den §§ 1 und 2 das System des bestehenden Gesetzes, Ertheilung der Konzessionen durch die Kantone und Genehmigung durch den Bund, beibehalten.

Der erste Absatz des § 3 soll gestrichen und nur der zweite beibehalten werden „Die Bundesversammlung kann u. s. w.“ bis zum Schluß.

Entwurf des Bundesrathes.

Die Bundesversammlung kann die Konzessionirung einer Eisenbahn verweigern, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt. (Art. 21 der Bundesverfassung).

Art. 4. Die Bundesversammlung ist berechtigt, eine Konzession auch dann zu ertheilen, wenn von einem Kanton gegen die Konzession überhaupt oder gegen die Persönlichkeit des Konzessionärs oder gegen einzelne Bestimmungen der Konzession Einsprache erhoben wird. Die Entscheidung erfolgt nach gehöriger Prüfung der streitigen Punkte und aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse.

Dem Kantone, welcher die Einsprache erhoben hat, bleibt im Falle der Ertheilung der Konzession das Recht gewahrt, auf Grund derselben den Bau und Betrieb der Linie auf dem eigenen Kantonsgebiete selbst zu übernehmen.

II.

Inhalt der Konzessionen und Rechtsstellung der Konzessionäre.

Art. 5. Die Konzessionen werden auf bestimmte Zeitdauer ertheilt, nach deren Ablauf die Wiedererneuerung unter den dann zumal neu festzusetzenden Bedingungen stattfinden kann. Die Normirung dieser Zeitdauer erfolgt in den Konzessionen selbst.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

. . . wenn von einem Kanton gegen die Konzession Einsprache erhoben wird . . .

Art. 5. Die Konzessionen werden auf bestimmte Zeitdauer ertheilt.

(Das Uebrige des Artikels gestrichen.)

Entwurf des Bundesrathes.

Art. 6. In den neuen Konzessionen dürfen keine Ausschluß- und Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen eingeräumt werden.

Bei den bereits erteilten Konzessionen bleibt der Bund bezüglich der von einzelnen Kantonen zugestandenen Ausschluß- und Vorzugsrechte in derjenigen Rechtsstellung, die er sich bei der Genehmigung der betreffenden Konzession gewahrt hat.

Art. 7. Der Sitz der Gesellschaft wird jeweilen in der Konzession bestimmt.

Die Gesellschaften haben aber in jedem durch ihre Unternehmung berührten Kantone ein Domizil zu verzeigen, an welchem sie von den betreffenden Kantonseinwohnern belangt werden können.

Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 8. Die vom Bunde für die Einfuhr von Eisenbahnmateriale gewährte Zollbefreiung soll mit Ablauf des hiefür bestimmten Zeitpunktes (19. Juli 1874) definitiv dahinfallen.

Dagegen wird der Bund aus Rücksichten der Billigkeit den neu zu konzedirenden Bahnen, sowie auch in beschränkterem Maße denjenigen bestehenden Bahnen, welche die Zollbefreiung nicht ungefähr 10 Jahre genossen haben, eine entsprechende, den jeweiligen Verhältnissen angemessene Abverfalent-

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Streichung des zweiten Absatzes von „Dagegen“ bis „sind.“

Entwurf des Bundesrathes.

schädigung per Kilometer aussetzen, welche indeß erst verabsolgt werden darf, wenn die betreffenden Bahnen gebaut und in Betrieb gesetzt sind.

Art. 9. Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, Maßregeln zu ergreifen, um den beim Bau und Betrieb verunglückten Angeestellten und Arbeitern, beziehungsweise deren Hinterlassenen, eine den Umständen angemessene Entschädigung zu gewähren.

Der Bundesrath hat besonders darauf zu achten, daß dieser Bestimmung in genügender Weise nachgekommen werde.

Art. 10. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Bundes darf weder eine Konzession in ihrer Gesamtheit, noch dürfen einzelne in derselben enthaltene Rechte oder Pflichten in irgend welcher Form an einen Dritten übertragen werden.

Art. 11. Ein Bundesgesetz wird über die Bestellung von Pfandrechten an Eisenbahnen das Nähere bestimmen.

Art. 12. Die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten findet auf alle vom Bunde nach Art. 1 konzedirten Eisenbahnen ihre Anwendung.

Art. 13. Es ist jeweilen im einzelnen Falle eine Frist anzusetzen, binnen welcher der Anfang mit den Erdarbeiten für die betreffende Bahnunternehmung gemacht und zugleich genügender Aus-

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Eine Minderheit beantragt Streichung des Artikels 11.

Die Worte „nach Art. 1“ sollen wegfallen.

Entwurf des Bundesrathes.

weis über die gehörige Fortführung der letztern geleistet werden soll, und zwar in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession erlischt.

Der Bundesrath wird nach vorgängiger Anhörung der Gesellschaft sodann die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten soll. Er kann, wo er es nöthig findet, für Einhaltung dieser Fristen angemessene Kaution bestellen lassen.

Ebenso ist in jeder Konzession die Frist für die Vollenbung der Bahn zu bezeichnen.

Wird diese Frist nicht eingehalten und von der Bundesversammlung deren Erstreckung verweigert, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert.

Art. 14. Der Bauplan ist dem Bundesrathe in seiner Gesamtheit, sowie in den Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen. Diese ist namentlich erforderlich für das Bahntracé, die Stationen sammt deren Einrichtung, sowie für sämtliche größere Bauobjekte, einschließlicly der wichtigern Hochbauten.

Die Gesellschaft soll jeweilen vor Beginn der Bauarbeiten die nöthigen Planvorlagen machen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung gestattet. Der Bundesrath wird die betreffenden Kantonsregierungen über diese Vorlagen anhören, sowie auch

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

... Der Bundesrath wird den betreffenden Kantonsregierungen und durch deren Vermittlung auch den

Entwurf des Bundesrathes.

den Ortsbehörden Gelegenheit geben, bezüglich der Lage der Bahnhöfe und der Verbindungsstraßen ihre Interessen geltend zu machen. Der Bundesrath wird dabei seinerseits die militärischen Interessen gebührend wahren.

Sofern in der Folge die Sicherheit des Bahnbetriebes und erweiterte Verkehrsbedürfnisse die Anlage eines zweiten Geleises, die Eröffnung neuer Stationen oder Erweiterung bisheriger, und andere derartige Verbesserungen nothwendig machen, so wird der Bundesrath nach vorheriger Prüfung durch Sachverständige die Gesellschaft auffordern, das Nöthige vorzuzutheilen. Falls die Gesellschaft die gestellte Forderung nicht als begründet erachtet, so steht ihr das Recht zur Beschwerde an die Bundesversammlung zu, welche sodann nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse entscheidet.

Art. 15. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums; auch fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärterhäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Localbehörden Gelegenheit geben, bezüglich der Lage der Stationshäuser und der Verbindungsstraßen u. s. w. (Im Uebrigen nach dem Entwurf.)

Art. 15. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege, Wasser- oder Gasleitungen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums; auch fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärterhäusern, Anstellung von Bahnwärtern, sowie aus allen übrigen zum Schutze der Bahn und des Betriebs nöthigen Vorkehrungen erwachsen sollten.

Entwurf des Bundesrathes:

Wenn Reparaturen an solchen Werken als nothwendig sich erweisen, so können dieselben, so weit sie die Bahn berühren, nur vorgenommen werden unter Leitung der Bahningenieure. Dießfalls gestellten Ansuchen wird die Bahnverwaltung mit Beförderung zu entsprechen haben.

Art. 16. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche jetzt oder künftig zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Art. 17. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte des Bundesrathes und der Kantonsregierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Zweiter Absatz wie neben.

Am Schluß wird folgender Zusatz beantragt:

... nöthig befunden werden. Die kompetenten Kantonal- und Ortsbehörden überwachen die Vollziehung dieser Bestimmungen.

Art. 17. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Experte des Bundesrathes in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebs kann

Entwurf des Bundesrathes.

werden. Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten der Bundesrath seine förmliche Bewilligung ertheilt haben wird.

Art. 18. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan mit genauer Beschreibung sämmtlicher Bahnbauten und ein Inventar des Betriebesmaterials anzufertigen und dem Bundesrathe eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtungen zum Betriebe einzureichen.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebesmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten einzuliefern.

Art. 19. Die Eisenbahnverwaltungen sind dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Brief- und Fahrpost, insoweit der Transport derselben durch die Bestimmungen über das Postregal ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Experten der Bundesrath seine förmliche Bewilligung ertheilt hat. Die Kosten der Kontrolirung, der Ueberwachung und Abnahme der Arbeiten fallen zu Lasten der Bahngesellschaft.

Entwurf des Bundesrathes.

dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Die Erstellungs- und Unterhaltungskosten der fahrenden Postbüreaux fallen der eidg. Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltungen haben aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten und des Inspektionspersonals, unentgeltlich zu übernehmen.

Dem Bundesrath wird vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport eine jährliche Konzessionsgebühr von hundert Franken für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einem Kilometer zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Die übrigen Beziehungen der Eisenbahnunternehmungen zu der eidg. Postverwaltung sind jeweilen im einzelnen Falle bei Anlaß der Ertheilung der Konzessionen oder durch spätere Verkommnisse zu ordnen.

Art. 20. Auf denjenigen Stationen, auf denen der Postverwaltung ein eigenes Postzimmer nicht zu Gebote steht, kann die Postabfertigung bei Ankunft und Ab-

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Entwurf des Bundesrathes.

gang der Züge^d in den Zimmern der Stationseinnehmer oder in andern von den Eisenbahnverwaltungen anzuweisenden passenden Lokalen geschehen, ohne daß die Postverwaltung hiefür eine Entschädigung zu leisten hat.

Ebenso ist die Postverwaltung berechtigt, an sämtlichen Bahnhöfen und Stationsgebäuden, sowie an den Eisenbahngepäckwagen der ohne Bahnposten fahrenden Züge, Briefeinwürfe anzubringen.

Art. 21. Wenn der Betrieb einer Bahn durch Naturereignisse zeitweise unterbrochen wird, so ist die Verwaltung verpflichtet, sofort auf andere geeignete Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes und des Transportes der Posteffekten bis zur Wiedereröffnung des Bahnbetriebes zu sorgen. Der Bundesrath kann jedoch der betreffenden Bahnverwaltung auf Verlangen eine den Umständen angemessene Erhöhung der konzessionsgemäßen Taxansätze für diese außerordentliche Transportleistung bewilligen.

Art. 22. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die diesfälligen Arbeiten durch

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Art. 22. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung der Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die diesfälligen Arbeiten durch

Entwurf des Bundesrathes.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

- ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten;
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das hiezu nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist;
- d. die Dienstdepeschen der Post- und Telegraphenverwaltung durch die Bahn-telegraphen zu übermitteln.

- ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten zu lassen;
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das hiezu nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist;
- d. die Dienstdepeschen der Post- und Telegraphen-Verwaltung durch die Bahn-telegraphen dannzumal zu übermitteln, wenn entweder die öffentliche Leitung unterbrochen ist, oder am Ort der Aufgabe der Dienstdepesche nur ein Telegraphenbureau der Bahn und kein Telegraphenbureau des Staats besteht. Den Bahnen wird unter den gleichen Verhältnissen Reziprozität für ihre Dienstdepeschen ab Seiten der Staats-telegraphenverwaltung zugesagt.

Art. 23. Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, ausschließlich für ihren Dienst längs der Bahn auf ihre Kosten einen besondern Telegraphendraht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen.

Wenn längs der Bahn von der Telegraphenverwaltung eine Linie erstellt wird, so kann sie den Draht an der Hauptleitung derselben anbringen.

Entwurf des Bundesrathes.

Die Telegraphenverwaltung ist ihrerseits berechtigt, für den Fall, als sie in einem Stationsgebäude einen Apparat für den öffentlichen Dienst aufstellen will, die nöthige Räumlichkeit hiefür unentgeltlich zu beanspruchen.

Die übrigen Beziehungen der Telegraphenverwaltung zu den Eisenbahnverwaltungen werden der freien Verständigung überlassen, wobei das Streben darauf gerichtet sein soll, dem reisenden Publikum die Benutzung des Telegraphen möglichst auf allen Stationen zu gewähren.

Art. 24. Die Bundesbehörden sind berechtigt, für die Zwecke der Landesverteidigung die Eisenbahnen und das gesammte Betriebsmaterial derselben in Anspruch zu nehmen und beliebig darüber zu verfügen.

Der Bund wird für derartige Inanspruchnahme den Eisenbahnverwaltungen die den jeweiligen Verhältnissen angemessene volle Entschädigung verabsolgen. In Ermanglung einer gütlichen Verständigung entscheidet das Bundesgericht.

Ueber die Verwendung des Eisenbahnpersonals zu militärischen Zwecken, beziehungsweise dessen Dienstbefreiung, wird die Militärorganisation das Nähere bestimmen.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

... die nöthige Räumlichkeit hiefür, insoweit es die vorhandenen Räumlichkeiten unbeschadet des Bahndienstes gestatten, unentgeltlich zu beanspruchen.

Entwurf des Bundesrathes.

Art. 25. Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie Material, welches zum Gebrauche der Militärverwaltung bestimmt ist, um die Hälfte der tarifmäßigen Tage durch alle im Fahrtenplane vorgesehenen Züge oder durch außerordentliche Bahnzüge zur ununterbrochenen Beförderung zu übernehmen.

Beförderung durch die regelmäßigen Schnellzüge kann dagegen für ganze Truppkörper und für Kriegsmaterial nicht beansprucht werden.

Die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsgewehr veranlaßt werden, hat die Eidgenossenschaft zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 26. Jede Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokoll über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Bundesrath, sowie den betreffenden Kantonsregierungen einzusenden.

Ebenso hat sie der vom Bundesrath zu bezeichnenden Stelle

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

... sowie Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte

Entwurf des Bundesrathes.

dasjenige statistische Material zu liefern, welches für die Herstellung einer einheitlichen Eisenbahnstatistik erforderlich ist.

Art. 27. In jeder Konzession sind theils die Zeitfristen festzusetzen, nach deren Ablauf dem Bunde, oder wenn er davon keinen Gebrauch macht, den Kantonen das Recht zustehen soll, die betreffende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, theils die Bedingungen festzustellen, unter welchen der Rückkauf stattfinden kann.

Eine ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zugehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese die in der Konzession bezeichneten Bedingungen nicht erfüllt und eine letzte Aufforderung zur Erfüllung binnen einer Frist von wenigstens drei Monaten ohne Erfolg geblieben ist. Diese letzte Aufforderung hat von der Bundesversammlung auszugehen, welche auch die Verwirkung der Konzession auszusprechen hat.

III.

Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Bahnnetzes.

Art. 28. Der Bund wird diejenigen Bestimmungen aufstellen,

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Der zweite Absatz soll einen eigenen Artikel bilden (Art. 28).

Entwurf des Bundesrathes.

welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

Es soll auf Einführung eines gleichartigen (des amerikanischen) Wagensystems für die Personenbeförderung Bedacht genommen werden. Der Bundesrath wird ermächtigt, Bestimmungen zu treffen, welche den allmäligen Uebergang auf ein solches System verwirklichen.

Die Wagen aller Klassen sollen zur Nachtzeit beleuchtet und zur Winterszeit gehörig geheizt, sowie mit Vorkehrungen gegen den Zutritt der Sonnenstrahlen versehen sein.

Es sollen die nöthigen Einrichtungen vorhanden sein, um dem in Transport befindlichen Vieh die erforderliche Wartung angedeihen lassen zu können.

Für Lokalbahnen, sowie für Bahnen im Hochgebirge, können Abweichungen von der gewöhnlichen Spurweite, Wagenkonstruktion u. s. f. bewilligt werden.

Art. 29. Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den technischen und Betriebs-Anschluß anderer schweizerischer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige in schicklicher Weise zu gestatten.

Ueber allfällige Anstände entscheidet der Bundesrath.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

an die ihrige ohne Zuschlagstaxe oder Reexpeditionsgebühr in schicklicher Weise zu gestatten.

Entwurf des Bundesrathes.

Soweit dabei die Mitbenutzung bestehender Bahnhofsanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung zu leisten, welche in Ermanglung einer Verständigung unter den Betheiligten vom Bundesgerichte bestimmt wird.

Art. 30. Die Eisenbahnverwaltungen sind gehalten, auf Verlangen des Bundesrathes neben dem Frachtverkehr, bei welchem die Eisenbahn die Güter in Empfang nimmt, sie verladet und nach vollbrachter Beförderung sie an dem Bestimmungsorte an den ihr angewiesenen Empfänger abgeliefert, auch den von denselben gesonderten bloßen Fahrverkehr zuzulassen, bei welchem die Eisenbahnverwaltung nur die von ihr selbst geliehenen oder dem Versender zugehörenden Wagen vom Abgangs- bis zum Ankunftspunkte befördert, ohne weitere Einmischung in das bezügliche Befrachtungsgeschäft.

Ein vom Bundesrathe nach Anhörung der Eisenbahnverwaltungen festzustellendes Reglement wird dieses Verhältniß besonders ordnen, und es unterliegen die für den Fahrverkehr zu fixirenden Tarife der besondern Genehmigung des Bundesrathes.

Die Einführung des Konkurrenzbetriebes auf den schweizerischen Bahnen bleibt etwaigen weiteren gesetzgeberischen Schlußnahmen vorbehalten.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Von der Mehrheit der Kommission wird Streichung des Artikels 30 beantragt.

Entwurf des Bundesrathes.

Art. 31. Die schweizerischen Bahnen sollen möglichst nach einheitlichen Grundsätzen verwaltet werden.

Der Bundesrath stellt nach Anhörung der Bahnverwaltungen auf dem Wege des Reglements diejenigen Vorschriften auf, nach welchen auf allen schweizerischen Bahnen gleichmäßig zum Behuf der Sicherheit des Dienstes verfahren werden soll.

Dem Bunde liegt es ob, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen und das Bahnmateriale jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und die Bahnen mit Betriebsmateriale so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.

In letzterer Beziehung wird der Bundesrath bestimmte Normen aufstellen, welche, gestützt auf die Verkehrsbewegung jeder Bahn, das Minimum des von ihr zu beschaffenden Betriebsmaterials fixiren.

Gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften wird die Bundesgesetzgebung die nöthigen Bestimmungen aufstellen, wobei auch das in solchen Fällen einzuhaltende Verfahren näher zu ordnen ist.

Art. 32. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Den Kantonen unter Oberaufsicht des Bundes liegt es ob, . . .

Entwurf des Bundesrathes.

Gesellschaften ob. Dabei bleiben jedoch der ordentlichen Polizeibehörde die mit der Ausübung ihres Obergaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der betreffenden Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Bundesrathes zu unterliegenden Reglemente aufgestellt.

Art. 33. Die Fahrtenpläne, sowie jede Aenderung derselben, sind in der Regel wenigstens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung dem eidgenössischen Postdepartement und den Kantonsregierungen zur Kenntniß zu bringen und vor Inkraftsetzung zu publiziren.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrtenpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Uebergangs der Güter- und Viehwagen von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Ueber alle diesfälligen Anstände entscheidet der Bundesrath.

Wenn im Interesse des durchgehenden Verkehrs besondere Leistungen einer Bahnverwaltung nothwendig werden, welche ihr billiger-

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

... Dabei bleiben jedoch der kantonalen Polizei die mit der Ausübung ihres Aufsichtsrechtes ...

Streichung der Worte „in der Regel“.

Entwurf des Bundesrathes.

weise nicht allein zugemuthet werden können, so kann im Falle der Nichtverständigung der Entscheidung des Bundesgerichtes über die Frage der zu leistenden Entschädigung angerufen werden. Das Bundesgericht entscheidet in solchen Fällen, ob und in welchem Maße die bezüglichen Mehrausgaben von andern Bahnverwaltungen mitzutragen seien, beziehungsweise ob die eidgenössische Postverwaltung ganz oder theilweise mitentschädigungspflichtig sei.

Art. 34. Der Bundesrath wird dafür sorgen, daß die festgesetzte Fahrordnung genau eingehalten werde. Er ist ermächtigt, bei verschuldeten Verspätungen gegen die betreffenden Bahngesellschaften in Wiederholungsfällen selbst mit Strafen einzuschreiten.

Art. 35. Dem Bunde steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dabei sind namentlich folgende Punkte zu berücksichtigen:

1) Die Tarife müssen sich innerhalb den in den Konzessionen bezeichneten Schranken bewegen.

2) Es darf keine in den Konzessionen nicht vorgesehene Lage bezogen werden, welche nicht vom Bundesrathe ausdrücklich genehmigt und von der Bahnverwaltung öffentlich bekannt gemacht worden ist.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Streichung der Schlüßworte „beziehungsweise ob die eidg. Postverwaltung u. s. w.“

... in Wiederholungsfällen mit Geldstrafen bis auf 1000 Franken einzuschreiten.

Dem Bunde steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Er hat das Recht der Einsichtnahme sämtlicher hierauf bezüglicher Akten und Verträge der Bahnverwaltungen. Bei dieser Kontrolle sind namentlich folgende Punkte zu berücksichtigen:

Entwurf des Bundesrathes.

3) Die Lagen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltungen dürfen Niemandem einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten.

4) Rückvergütungen sind nur in Konkurrenz mit fremden Bahnen zulässig.

5) Die Eisenbahnverwaltungen haben einer ihnen zu bezeichnenden Bundesstelle von allen allgemeinen und speziellen Tarifänderungen, sowie von Rückvergütungen rechtzeitig Kenntniß zu geben.

Dem Bundesrathe steht von sich aus oder auf Beschwerde von Betheiligten, nach vorheriger Anhörung der betreffenden Bahngesellschaften, die Berechtigung zu, die Aufhebung oder Modifikation von Differenzialtarifen zu verlangen, sofern nachgewiesen werden kann, daß dadurch eine erhebliche Schädigung anderer berechtigter schweizerischer Interessen erfolgt.

6) Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere in der Regel minde-

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Die Majorität der Kommission will die Ziffer 4 folgendermaßen redigiren:

4) Rückvergütungen und Differentialfrachten sind nur in Konkurrenz mit fremden Bahnen zulässig.

Die Ziffer 5 wäre dann zu streichen.

Die Minderheit beantragt, Ziffer 4 nach dem Wortlaut des Entwurfs unverändert stehen zu lassen und bei Ziffer 5 den zweiten Satz: „Dem Bundesrathe u. s. w.“ folgendermaßen zu redigiren:

Dem Bundesrathe steht von sich aus oder auf Beschwerde von Betheiligten, nach vorheriger Anhörung der betreffenden Bahngesellschaften, die Berechtigung zu, die Aufhebung oder Modifikation solcher Differenzialtarife zu verlangen, welche dem Konzessionsgemäßen Prinzip der Gleichberechtigung widersprechen und sich als Personalbegünstigungen qualifiziren.

Entwurf des Bundesrathes.

stens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

In Fällen, wo von einer Gesellschaft ein aus Herabsetzungen und Erhöhungen gemischtes Tarifsystem neu eingeführt werden will, kann der Bundesrath diese Fristen verkürzen.

Diese Fristen finden ebenfalls keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

Der Bundesrath wird Anordnungen treffen, um die Beachtung obiger, in Ziff. 1—6 bezeichneter Grundsätze bei Aufstellung der Tarife und deren Anwendung sorgfältig kontrolliren zu lassen.

Art. 36. Der Bundesrath wird dahin wirken, daß auf den schweizerischen Eisenbahnen möglichst übereinstimmende Verkehrs-, beziehungsweise Transportreglemente eingeführt werden, deren Genehmigung ihm zu steht.

Sofern es sich in der Folge als wünschenswerth herausstellen sollte, ist der Bundesrath berechtigt, nach Anhörung der Bahngesellschaften, ein einheitliches Verkehrs- resp. Transportreglement in der

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Es wird beantragt, diesen Schluß, weil selbstverständlich, zu streichen.

Entwurf des Bundesrathes.

Weise aufzustellen, daß darin gewisse Hauptbestimmungen fixirt werden, welche jede schweizerische Eisenbahnverwaltung dem Publikum als Minimum gewähren muß.

Art. 37. Ueber die Rechtsverhältnisse des Transportes und der Expedition auf Eisenbahnen und die zivilrechtliche Haftbarkeit der letztern wird die Bundesgesetzgebung das Erforderliche in einheitlicher Weise ordnen.

IV.

Kompetenzverhältnisse und Uebergangsbestimmungen.

Art. 38. Die in den Artikeln 1, 3, 4, 8, 10, 13 und 14 am Schlusse, und 27 bezeichneten Kompetenzen werden von der Bundesversammlung ausgeübt. Ueber alle andern Punkte entscheidet der Bundesrath, beziehungsweise das Bundesgericht.

Alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bunde und einer Eisenbahngesellschaft sind vor dem Bundesgerichte auszutragen.

Art. 39. Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden auch auf die Fälle, in welchen Kantone den Bau und Betrieb von Eisenbahnen selbst übernommen haben oder weiter übernehmen werden, gleiche, beziehungsweise analoge Anwendung.

Art. 40. Die in den bisherigen Konzessionen von den Kan-

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Eine Minderheit beantragt Streichung.

. . . Ueber alle andern Punkte wird auf die betreffenden Artikel verwiesen.

* Entwurf des Bundesrathes.

tonen vorbehaltenen Rechte bleiben, soweit sie durch gegenwärtiges Gesetz nicht dem Bunde übertragen oder mit dessen Bestimmungen im Widerspruche sind, unverändert in Kraft.

Art. 41. Der Bundesrath ist mit der Bekanntmachung und Vollziehung des gegenwärtigen Gesetzes, durch welches das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Juli 1852, aufgehoben wird, beauftragt.

Es tritt dasselbe sofort nach seiner Veröffentlichung in Kraft.

Abänderungsanträge der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission.

Den Zeitpunkt des Inkrafttretens zu bestimmen, soll der Berathung der Räte vorbehalten bleiben.

**Bericht der Eisenbahnkommission des schweiz. Ständerathes) über den mit Botschaft vom
16. Juni 1871 einbegleiteten Gesezes-Entwurf über Bau und Betrieb von Eisenbahnen im
Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft. (Vom 27/28. September 1871.)**

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1871 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 46 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 18.11.1871 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 815-863 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 007 073 |

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.