

## Bericht

der

Mehrheit der ständeräthlichen Kommission über den Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs auf Eisenbahnen.

(Vom 18. September 1874.)

---

Tit.!

Die von Ihnen aufgestellte Commission hat sich in ihren Sitzungen vom 17. bis 22. August und vom 16. September unter Mitwirkung des Redaktors, Hrn. Prof. Fick, in einlässlicher Weise mit dem vorliegenden, ihrer Berathung unterstellten Gesetzesentwürfe betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs auf Eisenbahnen u. s. w., beschäftigt und beehrt sich hiemit, Ihnen das Ergebniß ihrer Untersuchung vorzulegen.

Die Commission fand bei ihrem Zusammentritt zwei weitere Eingaben vor. Die eine, mittelst Schreibens vom 29. Juni von der association commerciale et industrielle genevoise gemachte, geht auf Modifikation der Art. 3, 6 und 7 aus und stellt einige Anträge, welche dahin zielen, nach französischer Anschauung die Rechte des Adressaten oder Empfängers auszudehnen und seine Fähigkeit, über die Waare früher als nach Ankunft derselben zu disponiren, sicher zu stellen. Diese Anträge sind von dem Vertreter der romanischen Schweiz in der Commission aufgenommen und im Wesentlichen von ihm seinem Minderheitsberichte einverleibt worden.

Die zweite Eingabe kam von Seite der Bahndirectionen, welche zugleich in ihrem Schreiben vom 15. August das Gesuch stellten, das bereits in ihrer ersten Eingabe vom September 1873 enthalten war, dahin gehend, es möge ihnen gestattet werden, in der Mitte der Commission ihre Einwendungen mündlich begründen und im Detail die nach ihrer Ansicht aus verschiedenen der vorgeschlagenen Bestimmungen für die Bahnen und den Verkehr überhaupt resultirenden Nachtheile nachweisen zu dürfen.

Die Commission befand sich diesem Gesuche gegenüber in einer etwas fatalen Lage. Materiell mußte anerkannt werden, daß man besser daran gethan hätte, wenn man bei den Vorberathungen die Directionen der Eisenbahnen nach ihrem Wunsche angehört hätte. Man könnte noch weiter gehen und beinahe sagen, daß zur richtigen sachlichen Beurtheilung verschiedener Punkte, hauptsächlich zur genauen Feststellung des jetzigen Sachverhaltes und derjenigen Folgen, welche die neuen Bestimmungen nach den verschiedenen Richtungen haben müssen, es angezeigt gewesen wäre, eine Vertretung der Eisenbahnen nicht nur zuzulassen, sondern selbst eine solche vom Departement aus zu fordern. Die Commission des Ständeraths war jedoch nicht im Falle, in gleicher Weise vorzugehen und zu ihren Berathungen, in diesem Stadium, Experten beizuziehen, von welchen zum Ueberfluß der Redaktor der bundesrätlichen Botschaft erklärt, daß sie bereits in gründlicher und erschöpfender Weise ihre Ansicht kund gegeben haben. Neben diesem constitutionellen Grunde kam noch der weitere dazu, daß die Directionen der Eisenbahnen doch eigentlich in dieser Materie Partei sind, und daß es kaum zulässig gewesen wäre, dieselben anzuhören, ohne auch dem Handelsstande, als der Gegenpartei, eine analoge Vertretung zu gestatten.

Immerhin erschien es der Commission als wünschbar, von der Gelegenheit so weit als thunlich Nutzen zu ziehen und den beiden Delegirten der Eisenbahn-Directionen, den Herren Philippin und Vischer, über einige spezielle Punkte bestimmte Fragen vorzulegen, wie solche von Mitgliedern der Commission formulirt worden waren. Das gleiche Resultat, welches eine jeweilige contradictorische Verhandlung ergeben haben würde, konnte natürlich damit nicht erreicht werden; allein es darf doch gesagt werden, daß einzelne Punkte, wenn auch nur in bescheidenem Maße, dadurch besser aufgeklärt worden sind.

Zur Hauptsache selbst übergehend, haben wir Folgendes zu bemerken:

Ueber die Opportunität, sogar Nothwendigkeit, die vorliegenden Materien gesetzgeberisch zu ordnen, haben wir uns hier

des Weitern nicht auszusprechen; die Gründe dafür sind sowohl in materieller als in formeller Beziehung in der Botschaft des Bundesrathes klar und schlagend dargelegt. Dagegen drängten sich sofort zwei andere Vorfagen auf, die nicht ohne Wichtigkeit, aber nicht so leicht zu lösen sind, wie die erstere.

Die eine dieser Fragen ist die, ob es wohlgethan sei, die Abtrennung der Postanstalt von dem Gesetze über die übrigen Transportanstalten in derjenigen Weise vorzunehmen, wie es vom Bundesrath vorgeschlagen wird, oder ob es nicht rationeller wäre, wenn die ursprünglich beabsichtigte Verschmelzung wieder vorgenommen und die Haftpflicht sämmtlicher vom Bunde betriebenen oder konzedirten Transportanstalten nach der frühern Fassung in ein Gesetz zusammengefaßt würde.

Die andere Frage ist die, ob bei Gelegenheit der Regelung des Frachtverkehrs, des Transportes des Reisegepäcks, der Entschädigungspflicht bei Verletzung und Tödtung, nicht auch noch die paar wenigen anderen Punkte zugleich geregelt werden sollten, die mit dem Personen-Transport zusammenhängen und zu deren Ordnung es einiger kurzer Artikel bedürfte, wie aus dem Entwurfe zu einem deutschen Reichseisenbahngesetze von 1873, Art. 19, 25 und 26 ersehen werden kann.

In Bezug auf die erste Frage betonen wir, daß der Redaktor dieses Gesetzes und auch wohl das auftraggebende Departement von dem nach unserer Ansicht richtigen Gedanken ausgegangen sind, es bestehe zwischen den vom Bunde betriebenen und von ihm bloß konzedirten Transportanstalten prinzipiell ein Unterschied in Beziehung auf die Rechte dritter nicht, und es sei deshalb ein einziges Gesetz für die vom Bunde betriebene Postanstalt und für die übrigen bloß konzedirten Transportanstalten auszuarbeiten, soweit es sich um Personen- und Gütertransport, beziehungsweise um die Haftpflicht für gewisse Theile desselben handelt.

Es liegt auf der Hand, daß dem faktischen Monopol, welches den Eisenbahnen gegenüber geltend gemacht wird, um die Mehrbelastungen zu begründen, das rechtliche Monopol, welches der eidg. Postanstalt zusteht, zum mindesten entspricht und daß deshalb diejenigen Rechte des Publikums, welche aus der Thatsache des Monopols hergeleitet werden wollen, gegenüber dem Fiskus gerade so gut wie den übrigen Transportanstalten gegenüber, aufrechterhalten werden können und müssen. Es ist nicht abzusehen, warum das Recht des Publikums, um das es sich hier handelt, der Schutz des individuellen Rechtes gegenüber einem Privilegium oder Monopole, geringer sein soll, wenn es sich um eine fiskalische Anstalt, deren Regal unzweifelhaft ist, handelt, als wenn eine Eisenbahn, deren

Monopol wenigstens gegenüber ausländischer Concurrenz sehr zweifelhaft ist, in Frage kommt. Die Commission geht deshalb mit dem Bundesrath materiell nicht einig, wenn derselbe für die eidg. Postanstalt andere und mildere Normen aufgestellt hat, als solche in den Gesetzen über Haftpflicht der Eisenbahnen und Dampfschiffe enthalten sind; formell dagegen begnügt sie sich dermalen damit, diese Anschauung hier einfach zu constatiren, in der Meinung, daß es noch vollständig möglich sein werde, bei Behandlung des Postgesetzes ihrer Ansicht Geltung zu verschaffen, und dort die entsprechenden Aenderungen wieder vorzunehmen. Insofern man in anderer Weise vorgehen und auf den ursprünglichen Standpunkt der Verschmelzung zurückgehen wollte, könnte diese doch kaum ohne Rückweisung des Gesetzes an die vorberathende Behörde und ohne daraus entspringende wesentliche Verzögerung geschehen; das wäre nach Ansicht der Mehrheit der Commission vom Uebel, denn die Angelegenheit ist dringend und je schneller wir aus dem Stadium der Vorberathung heraus und auf den Boden der Beschlüsse gelangt sein werden, desto besser wird unsere Stellung auch in der Richtung der internationalen Conferenzen sein, bezüglich welcher der Bundesrath bereits o'ffizielle Schritte gethan hat und über welche wir uns später ebenfalls noch auszusprechen haben werden.

In Bezug auf den zweiten Punkt antwortet dagegen die Commission bejahend.

Wenn Art. 36 des Eisenbahngesetzes von 1872 nicht vom Personentransporte spricht und vielleicht in Folge dessen der Bundesrath die Aufgabe an den Redaktor etwas enger bemessen hat, so kann die Commission den Schluß nicht daraus ziehn, daß es dabei sein Bewenden haben müsse, daß bei Abfassung jenes Gesetzes diese Beschränkung absichtlich habe vorgenommen werden wollen. Im Gegentheil mußte man sich damals schon bewußt sein, daß der Personentransport als Postregal jeweilen vom Bunde gesetzlich geregelt werden und an diesem Rechte kein Unterschied entstehen konnte, wenn für einen Theil des Transportes eine andere Anstalt als Mandatar auftrat. Das Recht der Eisenbahn beziehungsweise des Dampfschiffes, Personen zu transportiren, ist eine Cession des aus dem Postregal stammenden Rechtes und in engster Verbindung mit diesem letzteren. Es kann die Commission deshalb nicht zugeben, daß eine doppelte und verschiedenartige Regelung gerechtfertigt sei. Da diese Materie einer langen Vorbehandlung nicht bedarf, so sind wir aus eigener Initiative an den Bundesrath gelangt mit dem Antrage, es möge derselbe über das Personenrecht ebenfalls gesetzliche Bestimmungen aufstellen, und

die Sache so beschleunigen, daß die beiden Materien im October zugleich behandelt und das Gesetz über Personentransport dem allgemeinen Frachtgesetz einverleibt werden könne.

Die Commission hat noch ein ferneres Postulat vorzubringen beschlossen. Im Laufe der Berathungen nämlich hat sich mehr und mehr der internationale Charakter der den Eisenbahnverkehr betreffenden gesetzgeberischen Bestimmungen in den Vordergrund gedrängt. Sobald der Standpunkt verlassen wird, daß es den Transportanstalten freistehe, über das eigene Netz, beziehungsweise das eigene Land hinaus, weiter zu transportiren oder nicht, und denselben durch Gesetz höhere Verantwortlichkeit und schärfere Haftpflicht für unfreiwillige außerschweizerische Transporte auferlegt werden, als die Gesetzgebung derjenigen Länder ausspricht, welche der Transport durchzieht, so müssen sich gewisse Härten und Unbilligkeiten für unsere Transportanstalten ergeben, welche auf die Länge nicht bestehen dürfen; denn entweder würde dieser Zustand dazu führen, daß die schweizerischen Eisenbahnen darunter materiellen Schaden litten und in ihrer Entwicklung gehemmt würden, was auch nach Anschauung des Bundesrathes nicht als ein Nutzen des Landes betrachtet werden könnte, oder aber die Eisenbahnen wären im Stande, ihre Drohung auszuführen und den directen Verkehr zu mindern oder aufzuheben, was dagegen ohne Zweifel als unmittelbare Schädigung der Handels- und Verkehrsinteressen angesehen werden müßte. Beidem kann mit Sicherheit nur vorgebeugt werden durch gleichförmige Gesetze in den vom directen Verkehr durchzogenen Ländern und dieses Bedürfniß muß nach unserer Ansicht an allen Orten gefühlt werden. Der Ständerath gieng von dieser gleichen Anschauung aus, als er s. Z. die Petition der HH. D. Seigneux und Christ dem Bundesrathe empfehlend überwies, und der Bundesrath selbst scheint ebenfalls damit einverstanden zu sein; denn er hat bereits in dieser Richtung offiziöse Schritte gethan. Die Commission glaubt sich bei dem Geschehenen nicht beruhigen zu sollen. Sie ist der Ansicht, daß die Rätthe, indem sie das folgende Postulat beschließen, den Bundesrath in seinen Anschauungen und Bemühungen bestärken und demselben den nöthigen Rücken und die wünschbare Sicherheit für weiteres Vorgehen zur Erreichung des Zieles gewähren sollen.

Das Postulat lautet:

„Der Bundesrath wird eingeladen, die nöthigen Schritte zu thun, damit die in dem Gesetze über Transport auf Eisenbahnen etc. behandelten Verhältnisse auf dem Congreßwege geregelt werden.“

Die Commission ist zugleich der Ansicht, daß die Berathung der Gesetze durch die Rätthe dadurch keineswegs verzögert oder

gehindert werden solle, daß im Gegentheil es sich als zweckmäßig herausstelle, vor der Beschickung allfälliger Conferenzen gewisse Fragen zum Abschlusse zu bringen und so einen Vorsprung vor andern Ländern zu gewinnen, wo diese Fragen noch im Flusse sind.

Ein letzter Punkt ist hier noch in Kürze zu erörtern, welcher speziell von Basel aus schon verschiedene Male angeregt, und von dem Vertreter von Baselstadt in unserer Mitte wieder aufgenommen worden ist.

„Wie sollen die auf Schweizergebiet ausmündenden oder daselbe auf eine kurze Strecke durchziehenden ausländischen Eisenbahnen, wie die Elsaß-Lothringischen Reichsbahnen und die Großh. badischen Staatsbahnen zu dem vorliegenden Gesetze gestellt werden?“ So lautet die von Basel aus gestellte Frage.

Darauf antworten wir, daß der Wortlaut der diese Bahnen beschlagenden Staats- und Betriebsverträge für den Betrieb auf Schweizergebiet es vollständig in unser Ermessen setzt, unser eigenes Gesetz dafür zur Anwendung zu bringen.

Der Staatsvertrag mit Baden vom Jahre 1854 besagt in seinem Artikel 40, Absatz 1:

„Für Anlage und Betrieb der Eisenbahn auf schweizerischem Gebiet und alles darauf Bezug habende ist die Eisenbahnverwaltung den schweizerischen sowohl richterlichen als sonstigen Behörden nach Maßgabe der Gesetze und Verordnungen unterworfen.“

Der Betriebsvertrag mit der Direction der Elsaß-Lothringer-Bahnen vom Jahre 1872 für die Strecke Basel-St. Louis bestimmt in Art. 1:

„Das Directorium der schweizerischen Centralbahn überträgt hierdurch vom 1. Januar 1873 an die Verwaltung und den Betrieb der Bahnstrecke von dem Centralbahnhofe Basel bis zur deutschen Grenze bei St. Louis an die kais. Generaldirection der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die in Bezug hierauf je-weilen geltenden Conzessions- und Gesetzesbestimmungen bleiben der kais. Generaldirection gegenüber in Kraft.“

Am 23. September 1873 beschlossen überdieß die eidg. Räthe, daß durch diesen Vertrag den dem Bunde kraft Gesetz vom 23. Dezember 1872 zustehenden Rechten in keiner Weise präjudicirt sein solle.

Da nun die Wünschbarkeit, für sämmtliche auf Schweizergebiet im Betriebe befindlichen Bahnen ein einheitliches Gesetz zu haben, auf der Hand liegt und gewiß von Niemand bestritten wird, da nachgewiesener Maßen vertraglich einer einheitlichen Behandlung der schweizerischen und der Einmündungsbahnen, soweit es den

Betrieb auf Schweizergebiet betrifft, nichts entgegensteht; da endlich die Jurisdiction verschiedener Kantone bereits seit längerer Zeit das eigene Landesgesetz ohne Unterschied auf alle ihr Gebiet betretenden Bahnen angewendet hat, ohne daß sich Nachtheile aus diesem Verfahren gezeigt hätten, so sehen wir gar nicht ein, warum das vorliegende Gesetz nicht allgemein auf die einmündenden fremden Bahnen ebenfalls sollte angewendet werden. Wir sind der Ansicht, es werde dieß mit eines der besten Mittel sein, um das Erreichen der gewünschten internationalen Conferenzen und daraus hervorgehender eigentlicher Gesetzesbestimmungen zu fördern.

Um den Bericht nicht über Gebühr zu verlängern, übergehen wir unwesentlicheres und wenden uns sofort zur Beleuchtung der in dem Gesetze vorgenommenen Aenderungen, beziehungsweise der im Verlaufe der Berathung aufgetauchten Controversen.

Dabei wird den beiden Mitgliedern der Commission, welche über einzelne Punkte des vorliegenden Commissionalentwurfes nicht einig gehen, überlassen, ihre Ansichten selbstständig im Anschluß zu begründen und zur Geltung zu bringen.

#### Ad Art. 1.

Soweit der Art. 1 den Transportanstalten die Verpflichtung überbindet, alle bei ihnen angemeldeten Güter, abgesehen von wenigen im nämlichen Artikel näher bezeichneten Ausnahmen, wirklich zum Transport zu übernehmen, bringt er lediglich die desfalls in allen schweizerischen Eisenbahnconcessionen enthaltenen Bestimmungen in allgemeine Form und, soweit dieser Verpflichtung diejenige der Weiterbeförderung auf andern schweizerischen Eisenbahnen angefügt wird, reproducirt er bloß den Inhalt des Art. 33, Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft. Neu ist dagegen die Ausdehnung dieser Pflicht der Weiterbeförderung unter Abschluß von Frachtverträgen auf nicht schweizerischen Bahnen, mit denen sie im Verkehr stehen. Daß diese von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen lebhaft bekämpfte Bestimmung in der Competenz der Bundesgesetzgebung begründet sei, setzen wir als nicht ernsthaft bestritten voraus (vergl. übrigens Garcis zum Eisenbahnrecht der Schweiz, Seite 7), und es kann sich also nur fragen, ob sie in den Bedürfnissen des Verkehrs begründet, ob sie zweckmäßig sei und gegen die Gebote der Billigkeit nicht verstoße. Hiefür sprechen zunächst einige allgemeine Gesichtspunkte, deren hier mit der Bemerkung Erwähnung geschieht, daß sie zugleich für die Grundanschauung des ganzen Gesetzes, sowie für andere wichtige specielle Bestimmungen desselben

den Ausschlag geben. Wenn auch das rechtliche Monopol, mit welchem manche Transportanstalten ausgerüstet sind, seitens der Bundesautorität nur theilweise anerkannt ist, erfreuen sich doch die meisten derselben eines factischen Monopols, in dessen Besitze sie sich nur in Folge der ihnen vom Bund ertheilten Privilegien (Expropriationsrecht etc.) zu setzen vermöchten. Soweit Concurrenz besteht, wie z. B. zwischen Basel und Schaffhausen, Winterthur-Bodensee ist dieselbe entweder auf enge Gebiete beschränkt, oder sie wird durch besondere Verträge zwischen den Bahnverwaltungen für den Verkehr unwirksam gemacht (vergl. z. B. den Vertrag zwischen den Gesellschaften der schweizerischen Nordostbahn und der Centralbahn einerseits und dem Wynenthalbahncomité anderseits vom 11. Juli 1874, betreffend Grundung der Wynenthalbahn, sowie die Instradirectionstabellen für die Verkehre verschiedener schweizerischer Eisenbahnen). Im großen Ganzen ist die freie Concurrenz auf dem Feld der Industrie des Transports, sowie der Selbstbetrieb derselben unmöglich gemacht. Wäre das nicht der Fall, so würde die Concurrenz der Transportindustrie dem Verkehr von selbst alle die Bequemlichkeiten und Vortheile verschaffen, die ihm zu gewähren der Art. 1 a. c. den Monopolanstalten zur Pflicht machen will. Es wird also lediglich die Erfüllung des unerlässlichen Postulats bezweckt, daß die Staatsgewalt, wenn sie Jemanden in den Besitz eines Monopols setzt, dafür Sorge, daß Production und Verkehr der Vortheile nicht beraubt werden, die ihnen die durch das Monopol verdrängte freie Concurrenz geboten hatte. Es kommt hinzu, daß in den den Transportanstalten vom Bunde verliehenen Privilegien auch die Abtretung eines beträchtlichen Theils des Postregals (Personen- und Pakettransport) inbegriffen ist. Wie nun der Staat als Inhaber des Postregals jederzeit die Verpflichtung anerkannte, die Weiterbeförderung der zum Transport übernommenen Personen und Gegenstände durch auswärtige Transportanstalten zu vermitteln und zwar unter eigener Haftbarkeit, und wie diese Verpflichtung successiv in immer weitem Dimensionen zur Anwendung gelangt, so hat er auch darüber zu wachen, daß der Verkehr dieses Vortheils für denjenigen Theil des Transportes nicht verlustig gehe, dessen Besorgung er den concedirten Transportanstalten abgetreten hat. Die Ausdehnung dieser Verpflichtung auf Sendungen von stärkerem Belang als solche von der Postverwaltung vermittelt zu werden pflegten, ist eine natürliche Consequenz der größeren Leistungsfähigkeit der Transportmittel, die vermittelt der Eisenbahnen zur Anwendung gelangten, und die auf diesen Umstand gegründeten Anwendungen sind schon darum unerheblich, weil die Gewichtsgrenzen, innerhalb deren das Transportmonopol seitens der Postregalverwaltung beansprucht wurde, nach Convenienz der letztern

fixirt zu werden pflegte. Der unerhebliche Arbeitsaufwand, der aus dieser Bestimmung zu Lasten der Eisenbahnverwaltungen erwächst, könnte, auch wenn dafür keine Schadloshaltung gewährt würde, als ein billiges Aequivalent für die große Einbuße betrachtet werden, die aus der Abtretung belangreicher Bestandtheile des Postmonopols an die Eisenbahnen dem Fiscus und damit der Gesamtheit erwachsen ist; allein es soll den Eisenbahnverwaltungen unbenommen bleiben, für die ihnen aus dieser Verpflichtung erwachsenden Bemühungen billige Entschädigung zu verlangen. Einbuße irgend welcher Art kann daraus für sie nicht hervorgehen, da die Frage der Haftbarkeit für die die Weiterbeförderung übernehmende Anstalt durch den Art. 1 durchaus nicht berührt wird. Bei der in Rede stehenden Bestimmung ist noch eine andere Anschauung maßgebend gewesen, die gleich der eben erörterten auch anderen Partien des Entwurfs als Motiv zu Grunde liegt; sie besteht in der Beseitigung des Unterschieds zwischen Frachtführer und Spediteur. Die Preisgebung dieser Unterscheidung, die übrigens auch anderwärts schon Eingang gefunden hat (vergl. Fick, Schweizerische Rechtseinheitsbestrebung pag. 71 f.), ist durchaus nichts Willkürliches, sondern aus der veränderten Natur der modernen Transportmittel und Verkehrsverhältnisse geschöpft. Während es früher noch mancherorts für die Sicherheit des Transports dienlich sein mochte, den Uebergang der Waare aus einem Zollgebiet in das andere oder von dem einen Frachtführer an den andern durch Geschäftsleute vermitteln zu lassen, die sich speciell diesem Geschäftszweig widmen, so sind heute die Eisenbahnverwaltungen innerhalb des Bereichs ihrer Geschäftsbeziehungen in der weitaus günstigsten Lage, diese Uebergänge zu besorgen. Die Intervention der Spediteure, wie sie sich da und dort noch aufdrängt, wird von der Geschäftswelt mit Recht als eine Schmarotzerpflanze betrachtet und die Zollverwaltungen stimmen hiemit überein. Die Thätigkeit beider, des Frachtführers und des Spediteurs, bildet einen einheitlichen, einem und demselben Zweck dienenden Act, dessen unorganische Trennung nur unnöthige Kosten und Zeitverlust verursacht. Wofern übrigens ein solcher Dualismus besonderer Umstände wegen dem Versender vortheilhaft scheint, bleibt ihm natürlich dessen Anwendung unbenommen.

In Abweichung von dem Entwurf der Expertenkommission glaubte die Kommission die Verpflichtung der schweizerischen Transportanstalten zu Abschließung von Frachtverträgen mit Weiterbeförderung auf nicht schweizerischen Bahnen nicht auf diejenigen der letztern beschränken zu dürfen, mit denen die erstern in regelmäßigen Verkehr stehen, sondern auf alle ausländische Bahnen ausdehnen zu sollen, mit denen sie überhaupt in Verkehr, d. h.

in geschäftlichen Beziehungen stehen. Die Frage, was unter regelmäßigem Verkehr im Unterschied zu Verkehr schlechthin zu verstehen sei, dürfte schwerlich einer sichern und consequentern Lösung fähig sein, und die Ueberbindung dieser Verpflichtung an sich ist so sehr in der Natur der Verhältnisse begründet und für die Transportanstalten so wenig oneros, daß eine Minderheit die Ansicht festhält, sie dürfte überhaupt auf alle ausländischen Bahnen ausgedehnt werden. Hinwiederum muß billiger Weise die allgemeine Verbindlichkeit dieser Vorschrift insofern eingeschränkt werden, daß dem Bundesrath die Ermächtigung ertheilt wird, einzelne in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Transportanstalten, z. B. isolirte Gebirgsbahnen u. dgl., ganz oder theilweise von derselben zu entbinden.

Die praktischen Folgen der Verpflichtung zur Einrichtung direkten Verkehrs mit ausländischen Transportanstalten, der übrigens schon bis anhin in nicht unbeträchtlichem Umfang aus freien Stücken organisirt worden ist, werden für den Gesamtverkehr sehr wichtig sein: Insofern etwa eingewendet werden wollte, daß die Durchführung der Vorschrift an der Weigerung der ausländischen Bahnverwaltungen, zu diesfälligen Verträgen Hand zu bieten, scheitern könnte, so ist dagegen zu erinnern, daß nach Art. 44 der Deutschen Reichsverfassung die Eisenbahnen zur Einrichtung directer Expeditionen und directer Tarife, sowie zur Gestattung des Wagenübergangs von einer Bahn auf die andere verpflichtet sind. Nach dem Entwurf des Reichseisenbahngesetzes, d. d. 1. März 1874 (§ 19), besteht zwar diese Verpflichtung den Eisenbahnen außerhalb des deutschen Reiches gegenüber nur unter der Voraussetzung der Bereitwilligkeit letzterer, nach gleichem Grundsatz zu verfahren. Allein da die gesetzliche Pflicht die Bereitwilligkeit vollständig ersetzt, so wird im Fall der Annahme beider Entwürfe die Einrichtung des directen Verkehrs für sämtliche Eisenbahnen der Schweiz und des Deutschen Reiches gesichert sein. Abgesehen von diesem directen Erfolg liegt in beiden Vorschlägen der Keim weiterer Entwicklungen. Ungeachtet des aus dem Erwerbssinn einzelner Eisenbahndirectionen herfließenden Widerstandes gegen die auf fortschreitende Unifikation des Eisenbahnbetriebs gerichteten Bestrebungen verlangt die öffentliche Meinung allerwärts mit eben so großem Nachdruck als voller Zuversicht auf den Erfolg die Intervention der Staatsgewalt zu diesem Zweck. Mag es auch etwas zu weit gegangen sein, wenn man, wie Professor Gareis (zum Eisenbahnwesen der Schweiz pag. 3) völlige Unifikation des ganzen kontinentalen Eisenbahnrechts prophezeit, so ist doch damit das Ziel bezeichnet, nach welchem die einzelnen gesetzgeberischen Acte gerichtet sein müssen. Die vorgeschlagene Vorschrift soll diesem

Zweck dienen und es sprechen manche Anzeichen dafür, daß die benachbarten Staaten zu weiterer Entwicklung derselben bereitwillig Hand bieten werden.

### Ad Art. 2.

Der vom Bundesrath vorgeschlagene Art. 2 enthält im ersten Satze die Verpflichtung des Absenders zur Ausstellung des Frachtbriefes und im übrigen die Requisiten desselben. Es wird nun vorgeschlagen, aus diesen zwei verschiedenen Punkten auch zwei verschiedene Artikel zu machen.

In Art. 2 wird sodann nach der Redaktion der Kommission die Verpflichtung des Absenders zur Ausstellung eines Frachtbriefes nicht mehr facultativ gelassen, sondern demselben fest überbunden, von dem Satze ausgehend, daß wenn der Frachtbrief bestimmt sei, für alle gegenseitigen Rechte und Pflichten zwischen Transportanstalt und Absender Beweis zu bilden, es zur festen Regelung des Frachtverhältnisses nöthig werde, und bei den schweren Folgen, welche mit der Nichtausstellung des Frachtbriefes verknüpft sein können, im höchsten Interesse des Absenders selbst liege, daß die Ausstellung in der Regel und für weitere Strecken obligatorisch erklärt werde.

Für den Lokalverkehr dagegen muß es vorbehalten bleiben, Ausnahmen zu machen. Für Gegenstände der Landwirthschaft, für Steine, Kohlen und andere Transporte auf kurze Strecken würde das Verlangen eines vollständigen Frachtbriefes als Hemmiß des Verkehrs bezeichnet werden müssen. Der zweite Satz des Art. 2 überweist deßhalb die Ordnung dieses Ausnahmeverhältnisses dem Reglement.

Im Art. 2bis erscheinen die Requisiten des Frachtbriefes. Es war nicht möglich, dieselben einfach dem Reglemente zu überweisen, wie der Entwurf des deutschen Reichsgesetzes dieß in Art. 33 gethan hat. Das deutsche Gesetz hat hinter sich den Art. 392 des Handelsgesetzbuches, das französische den Art. 102 des Code de commerce, in welchen bereits speziell aufgeführt ist, was der deutsche, beziehungsweise französische Frachtbrief enthalten muß, während wir wohl noch während geraumer Zeit unser allgemeines Handelsgesetzbuch zu erwarten haben werden.

Die Kommission hat im Einzelnen einige Aenderungen vorgenommen, die sich theilweise von selbst rechtfertigen, wie die Redaktionsverbesserungen in Ziffer 5, 6 und 9, theilweise aber einer kurzen Rechtfertigung bedürfen. In Ziffer 5 ist der Zusatz: „beziehungsweise des Inhabers eines Ladescheines“

eingeschaltet worden. Wenn das Institut der Ladescheine, welches dem legitimirten Inhaber das Recht gibt, über das transportirte Gut zu disponiren, nach Ansicht der Kommission soll beibehalten werden, so muß auch schon im Frachtbrief dafür gesorgt werden, daß die transportirende, beziehungsweise abliefernde Anstalt von dieser Sachlage unterrichtet werde. Deßgleichen erscheint es als unerläßlich, die unter 5 bis vorgeschriebene Aufführung der nach Art. 4 erforderlichen Begleitpapiere aufzunehmen. Es soll kein Streit darüber aufkommen können, welche Begleitpapiere vom Absender dem Gute beigegeben worden sind und welche nicht.

In Ziffer 7 mußte im ursprünglichen Entwurfe, welcher die Rechtsverhältnisse der eidgenössischen Post ebenfalls zu regeln bestimmt war, folgerichtig auch von Kostbarkeiten und Werthpapieren gesprochen werden; nachdem jedoch diese Transportanstalt ausgeschieden und in einem besondern Gesetze behandelt worden ist, muß von solchen Gegenständen, welche nur die Post, nicht aber die übrigen Transportanstalten berühren und von diesen ausgeschlossen sind, Umgang genommen werden. Es wird deßhalb die vorliegende allgemeine Fassung vorgeschlagen.

### Ad Art. 3.

Auch der Art. 3 behandelt zwei Materien, welche nach unserer Ansicht geschieden werden sollen. Der Ladeschein ist eine fakultative, von der gegenseitigen Vereinbarung abhängende ausnahmsweise Einrichtung, während die Frachtbriefduplicata und Empfangsbescheinigungen mit dem Frachtbriefe in engster Verbindung stehen.

Die gleichen Gründe, welche dafür sprechen, ein Obligatorium für die Ausstellung des Frachtbriefes abseiten des Absenders aufzustellen, haben uns bewogen, auch die Transportanstalt zu verpflichten, den Absender durch Aushändigung eines Empfangscheines oder verlangenden Falles eines Frachtbriefduplicats sicher zu stellen.

Art. 3 bis, welcher den Ladeschein und dessen Folgen behandelt, glaubten wir festhalten zu sollen. Der Ladeschein ist zwar weder für den schweizerischen Binnenverkehr, noch für den schweizerischen Exporthandel ein Bedürfniß und es könnte in dieser Beziehung füglich davon Umgang genommen werden; ein anderes ist es jedoch mit dem Importverkehr. In größeren Fruchtconjunctionen z. B. tritt für Händler und Spekulant die Wünschbarkeit in den Vordergrund, die gekaufte Waare noch während des Transportes an einen dritten übertragen zu können und zwar in einer Weise, welche dem neuen Käufer gegenüber der Transportanstalt das Bezugsrecht sofort sichert. Der Ladeschein soll im Eisenbahnverkehr die Rolle des Conossamentes im Seehandel einnehmen, und sowohl der

deutsche Handelstag als eine Anzahl schweizerischer Handelsgremien haben sich dafür ausgesprochen. In Deutschland wurde sogar die obligatorische Ausstellung verlangt, allein das deutsche Gesetz hat dieselbe facultativ gelassen, d. h. dieselbe von der Vereinbarung zwischen Transportanstalt und Absender abhängig gemacht. Es liegt für uns, bis diese Einrichtung in den Nachbarländern mehr ausgebildet sein wird, keine Veranlassung vor, weiter zu gehen als das deutsche Gesetz und wir sind deßhalb bei der bundesrätlichen Fassung stehen geblieben, mit der einzigen Ergänzung, daß wir in Satz 2 auch die von auswärtigen Transportanstalten ausgestellten Ladescheine aufgenommen haben.

#### Ad Art. 4.

In Absatz 1 ist den Transportanstalten auf Anregung der schweizerischen Zollverwaltung die Verpflichtung auferlegt worden, in der Regel die Zoll- und Steuermanipulationen gegen ein reglementarisches Entgelt selbst zu besorgen, Es ist das nur eine gesetzliche Feststellung des bisherigen Sachverhaltes. Durch die Aufnahme der Worte: „In Ermanglung entgegenstehender Vereinbarungen“ sind die Interessen derjenigen Handelshäuser, welche schwierig zu verzollende Artikel führen und deßhalb Selbstbesorgung vorziehen, hinlänglich gewahrt.

Absatz 3 und 4 haben wir entgegen dem Wunsche der Eisenbahnen und entgegen dem bezüglichen Inhalte des deutschen Entwurfes festgehalten, von der Erwägung ausgehend, daß die Güterexpedition der Eisenbahnen und ihre Angestellten in der Regel über die Zoll- und Steuerverhältnisse ihres Verkehrsgebietes und die in dieser Richtung nöthigen Begleitpapiere besser unterrichtet sein können, als ein großer Theil des Publikums, und daß es nicht zu viel gefordert ist, wenn man denselben auferlegt, diese bessere Kenntniß dem Interesse einer regelmäßigen Abwicklung des Transportgeschäftes zur Verfügung zu stellen. Die bezüglichen Bestimmungen sind übrigens so elastisch gefaßt, daß im Streitfall der Richter den nöthigen Spielraum hat, um ungebührliche Forderungen abzuweisen.

#### Ad Art. 5.

Die bundesrätliche Fassung dieses Artikels bedurfte einiger Verdeutlichung, beziehungsweise Ergänzung. In Absatz 1 mußten diejenigen Frachtgüter in Berücksichtigung gezogen werden, welche einer Verpackung überhaupt nicht bedürfen, und in Absatz 2 mußte klar und deutlich gesagt werden, daß der Absender für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche äußerlich nicht er-

kennbar sind, haftet, daß dagegen die Transportanstalt die erkennbaren Mängel im Frachtbriefe zu constatiren oder den Beweis der Arglist gegen den Absender zu führen hat, widrigenfalls sie selbst für die Folgen eintreten muß, was alles nur nach längerem Stadium aus der Redaktion des Bundesrathes hervorgeht.

#### Ad Art. 7.

Ueber den Moment, bis zu welchem der Absender und von welchem an der Empfänger einseitig über das transportirte Gut verfügen kann, gehen die Ansichten und die Usancen sowohl bei uns als in den Nachbarländern weit auseinander. In dem französischen Verkehrsgebiet beginnt das Recht des Empfängers, welcher als Eigenthümer präsumirt wird (Art. 100 des Code de commerce) mit der Uebergabe an die Transportanstalt, in Deutschland dagegen nach Art. 402 und 405 des deutschen Handelsgesetzbuches erst mit vollendetem Transport, nachdem ihm der Frachtbrief ausgehändigt oder seitens desselben Klage auf Aushändigung des Frachtbriefes und Auslieferung des Frachtgutes angestellt und diese der Eisenbahn behändigt ist. In Art. 308 des Munzinger'schen Entwurfes wird festgestellt, daß die Berechtigung des Empfängers nach Ankunft des Frachtgutes am Orte der Ablieferung beginne.

Der bundesrätliche Entwurf schließt sich grundsätzlich der bisher bei uns üblichen deutschen Auffassung an, und nach unserer Ansicht mit Recht, sowohl in materieller als formeller Beziehung. Die Fälle, in welchen die Waare bereits beim Beginne des Transportes oder während desselben vom Empfänger bezahlt ist, in denen in Folge dessen die Ausdehnung der Rechte des Empfängers nach französischer Auffassung als gerechtfertigt erschiene, bilden im Verkehre die Minderheit; in der Mehrheit der Fälle ist eine Bezahlung noch nicht geleistet und der Absender deßhalb der Berechtigtere.

Formell sodann dürfte es sich als schwierig erweisen, wenn die Versandt-Stationen statt vom bekannten Absender von einem hundert oder mehr Stunden weit entfernten unbekanntem Empfänger Weisungen entgegenzunehmen hätten.

Der vorliegende Art. 7 geht nun in Absatz 3 im Interesse des Empfängers etwas weiter als das deutsche Gesetz und ist zugleich präciser als der Munzinger'sche Entwurf. Einerseits wird das Recht des Empfängers nicht an die Klaganstellung gebunden, welche an vielen Orten zu mehr oder weniger weitläufigen Formalitäten und unnützem Zeit- und Kostenaufwand führen würde, und andererseits wird im wohlverstandenen Interesse aller Parteien, sowohl des Absenders und des Empfängers, als auch der abliefernden Trans-

portanstalt der Moment genügend deutlich bezeichnet, an welchem das eine Recht aufhört und das andere beginnt. Die Uebergabe des Frachtbriefes, beziehungsweise des Avises der Ankunft des Gutes seitens der Anstalt oder das vom Empfänger nach Ankunft des Gutes, auch ohne einen solchen Avis erhalten zu haben, gestellte Verlangen der Auslieferung, das sind die formalen Marksteine der verschiedenen Rechte, welche in diesem Gesetze aufgestellt werden und die wir als den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend bezeichnen müssen.

#### Ad Art. 8.

Es dürfte sich hier die Frage aufwerfen lassen, ob die Normirung der Fristen für Zustellung des Frachtbriefes, beziehungsweise Avisirung der Ankunft des Gutes nicht besser dem Betriebsreglemente zugewiesen und im Gesetze nur der Grundsatz aufgestellt würde, wie es das deutsche Reichsgesetz in Art. 43 thut; wir haben vorgezogen, bei dem Vorschlage des Bundesrathes zu verbleiben: einerseits sind wir der Ansicht, daß es besser sei und zu einem klareren Verhältnisse führe, wenn solche Normalien gesetzlich fest geordnet und so für längere Zeit als die gewöhnliche Dauer eines Betriebsreglementes sicher gestellt werden. Von dieser Anschauung ausgehend, haben wir auch in Absatz 2 die Erweiterung aufgenommen, daß bei verspäteter Ankunft des Gutes die Lieferzeit schon um 24 Stunden verstrichen sein müsse, um der Transportanstalt die Verpflichtung aufzuerlegen, bezüglich der Avisirung des Gutes wie bei Eilgut zu verfahren.

Andrerseits hat der Handelsstand so ziemlich allseitig seine Zustimmung zu der vorliegenden Redaktion ausgesprochen, so daß es schon triftiger Gründe für uns bedürfte, um davon abzugehen. Solche Gründe sind aber nach unserer Ansicht nicht vorgelegen.

#### Ad Art. 9.

Die hier vorgenommene Aenderung ist eine nothwendige Folge der Aufnahme des korrespondirenden Passus in Ziffer 5 von Art. 2 bis.

#### Ad Art. 10.

In scheinbarer Abweichung von der bei Art. 8 ausgesprochenen Anschauung wird hier der feste Termin von 12 Stunden für kostenfreie Frist zur Abholung des Gutes fallen gelassen und dafür vorgeschlagen, zu sagen: „die nöthige Frist, über deren Dauer das Reglement das Nöthige bestimmt“. Allein es sind hier die Verhältnisse denn doch ganz verschieden. Zwölf Arbeitsstunden können

für Bezüge von kleinern Quantitäten und für solche von Näherwohnenden sich als zu lang, und für Bezüge von größern Waarenmassen, sowie für solche von Entfernterwohnenden als zu kurz erweisen. Ebenso kann es Zeiten geben, wo das Interesse des Verkehrs mit demjenigen der Bahnen dahin übereinstimmt, daß durch zeitweilige Verkürzung der Bezugsfrist die Bahnhöfe schneller entlastet werden. Es sind somit hier genügende Gründe vorhanden, um die genauere Bestimmung dieser Frist dem Reglemente zuzuweisen.

#### Ad Art. 11.

Die Verhältnisse, welche hier geordnet werden, sind ebenfalls von großer Wichtigkeit und die maßgebenden Bestimmungen zuweilen für den Einzelnen von einschneidender Bedeutung. Wir haben denselben unsere volle Aufmerksamkeit gewidmet und sind in Folge dessen dazu gekommen, einige Aänderungen vorzuschlagen.

In Absatz 1 vorerst war die Redaktion etwas mangelhaft. Die Transportanstalt soll, im Falle Gut nicht an den Adressaten übergeben werden kann, wohl die Befugniß haben, bezüglich der Lagerung desselben zwischen dem eigenen und dem fremden Magazine zu wählen, allein die Befugniß soll sie nicht haben, zu entscheiden, ob sie überhaupt die Lagerung vornehmen will oder nicht. Die zeitweilige Aufbewahrung auf Kosten und Gefahr des Absenders ist ihre Pflicht. Dieser Gedanke findet sich klarer ausgedrückt in der neuen Redaktion von Absatz 1.

In Absatz 2 des bundesrathlichen Entwurfes ist sodann den Transportanstalten die weitere Befugniß zugewiesen, nach 8 Tagen, vom Tage der Absendung der Benachrichtigung an gerechnet, insofern in dieser Frist keine anderweitigen Verfügungen des Absenders eingelaufen sind, das Frachtgut dem Absender zurückzusenden.

Nach Ansicht der Commission ist nur in seltenen Ausnahmefällen ein Interesse für den Absender, beziehungsweise für den bessern Verkauf des Gutes an einer solchen Rücksendung vorhanden und der Verkauf am nächstgelegenen Markte weitaus das vorzuglichere Prozedere. Es dürfte deshalb gerathen sein, diese Bestimmung, welche sich zwar, wie wir wohl wissen, in den dormalen gültigen Betriebsreglementen noch findet, fallen zu lassen. Es soll die Befugniß der Transportanstalt nicht gegeben werden, die Frachtkosten in vielen Fällen bis zum Betrag des Werthes der Waare anzuschwellen und so diese für den Eigenthümer werthlos zu machen. Wenn der avisirte Absender die Rücksendung nicht

ausdrücklich selbst wünscht, so soll eine solche nicht stattfinden, sondern nach 30 Tagen, wenn nicht anders verfügt oder nicht eine andere Vereinbarung getroffen wird, die Waare zu Gunsten wen Rechts verkauft werden können.

In Absatz 3 (neu) wird ferner verfügt, daß Güter, welche einem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder deren vermuthlicher Werth die darauf haftenden Spesen nicht deckt, ebenfalls verkauft werden müssen. Es wird hier eine ziemlich einschneidende Bestimmung aufgestellt, allein es entspricht dieselbe am besten dem Interesse sämmtlicher Parteien, und daß die Transportanstalten nicht einseitig dieselbe zum Schaden der Gegenpartei ausbeuten, dafür sorgt der letzte Absatz des Art. 8, laut welchem sie bei Uebergriffen auf Schadenersatz belangt werden können.

Die Frage, wann bei solchen Verkäufen amtliche Mitwirkung Platz zu greifen hat und wann dieselben außeramtlich stattfinden können, findet sich in unserm Vorschlage ebenfalls etwas anders geordnet. Wir erachten die Bestimmung des bundesrätlichen Vorschlages Absatz 4, wonach ein außeramtliches Verfahren eintreten soll, wenn weder Empfänger noch Absender, beziehungsweise Stellvertreter am Platze sind, als unrichtig; gerade in diesem Falle sollte die Behörde an die Stelle des Absenders treten, um dessen Interessen bestmöglich zu wahren. Andererseits muß in's Auge gefaßt werden, daß ein außeramtlicher Verkauf, wenn mit der nöthigen Vorsicht und Sachkenntniß vorgenommen, in der Regel die besten Resultate erzielen wird und deßwegen zu erleichtern ist. Wir glauben, das Kriterium in Absatz 3 (neu), wonach das amtliche Verfahren nur in Kraft zu treten hat, wenn es von irgend einer Seite beantragt wird, sei deßhalb das richtige.

Natürlich müssen für den außeramtlichen Verkauf gewisse Garantien gegeben werden, welche wir in Absatz 4 und 5 aufgenommen haben.

#### Ad Art. 12.

Dieser Artikel entspricht so ziemlich wörtlich dem § 59, Ziff. 1 des schweizerischen Transportreglementes für den directen internen Verkehr vom 15. März 1862. Wir haben uns deßhalb nicht veranlaßt gesehen, von den darin enthaltenen Bestimmungen abzuweichen und haben bloß eine redactionelle Aenderung vorgenommen, welche den Gedanken deutlicher ausspricht, daß wenn die Transportanstalt die Kürzung der Fracht mit Erfolg will beanstanden können, sie ein Verschulden oder eine Anweisung des Absenders oder aber höhere Gewalt zu beweisen hat.

## Ad Art. 15.

In der bundesrätlichen Fassung des Art. 15, Absatz 1 wird davon ausgegangen, daß der declarirte Werth in der Regel mit dem in Art. 14 in Aussicht genommenen Betrage zu der Zeit und an dem Orte, wo die Ablieferung stattfinden sollte, übereinstimme. Dem ist aber nicht so. Der deklarirte Werth entspricht in weitaus den meisten Fällen dem Handelswerthe der Waare am Versandtorte plus einer mäßigen Gewinnversicherung, wie dieß bei Deklarationen zur Seeversicherung ebenfalls der Fall ist. Es kann deßwegen hier nicht, wie es in Art. 14 mit Recht geschehen ist, von *Abzügen* der durch den Verlust des Gutes ersparten Zölle, Transport- und sonstigen Unkosten die Rede sein, sondern der deklarirte Werth ist bei Verlust der Waare *in toto* und ohne Abzug von der Transportanstalt zu ersetzen, wenn sie nicht den Beweis leistet, daß die Voraussetzungen von Absatz 3 eintreffen. Wie sehr man zuweilen fehl gehen würde, wenn die Vergütung des deklarirten Werthes *unter* Abzug geschähe, kann man am besten ermesen, wenn man z. B. Silbertransporte zur Grundlage nimmt. Beim Transport von gemünztem Silber wird der Circulationswerth als Maximum aufgegeben; beim Verluste einer Sendung wäre es doch sicherlich ganz unrichtig, nicht diesen ganzen Betrag, der den wirklichen Werth, beziehungsweise Verlust repräsentirt, zu vergüten und Abzüge zu gestatten, welche dem unschuldigen Absender, beziehungsweise Empfänger zur Last fallen müßten.

Die kleine Redaktionsveränderung in Absatz 3 ist die Folge der veränderten Fassung von Absatz 1.

## Ad Art. 17.

Die Trennung des bundesrätlichen Art. 17 in zwei Theile, der erste den Uebergang der Schadensansprüche an die Transportanstalt und der andere die Wiederauffindung abhandeln gekommener Güter behandelnd, ist nicht sehr wesentlich, empfiehlt sich aber durch die Verschiedenheit der Materien.

## Ad Art. 18.

Die Art und Weise, wie hier die Berechnung der quantitativen Minderungen und Beschädigungen der Güter vorgeschrieben wird, ergibt eine richtigere Lösung dieser Frage, als Art. 396, Absatz 3 des deutschen Handelsgesetzbuches, welcher neuerdings in Art. 55 des Reichsgesetzesentwurfes aufgenommen ist. Bei höhern, beziehungsweise niedrigeren Werthdeklarationen, als der wirkliche Werth des

Gutes am Empfangsorte, müssen bei Anwendung des deutschen Gesetzes ganz unrichtige Ergebnisse herauskommen. Art. 18 besagt, daß bei Waaren, deren Werth nicht deklariert wurde, sowie bei solchen mit Werthdeklaration der theilweise Verlust analog zu berechnen sei mit dem Gesamtverlust, daß somit, wenn z. B. ein Drittheil der Waare zu entschädigen ist, bei nicht deklarirtem Werth der dritte Theil des in Art. 14, Absatz 1 vorgeschriebenen Werthes und zwei Drittheile in natura, und bei Werthdeklaration ein Drittheil des deklarirten Werthes und zwei Drittheile in natura herausgegeben werden müssen.

Die kleine Redaktionsveränderung erschien uns zum bessern Verständniß als wünschbar.

#### Ad Art. 19.

Die schweizerischen Reglemente enthielten, im Grunde genommen, keine unbilligen Bestimmungen über sogenannte Normalsätze. Verlorne und beschädigte Gut wurde nach dem wahren Werthe entschädigt bis zum Betrage von Fr. 1500 pr. ‰. Bei theurerer Waare mußte, insofern man höhere Entschädigung beanspruchen wollte, dieselbe entweder als Eilgut aufgegeben oder der Werth deklariert und ein mäßiger Zuschlag bezahlt werden.

Die deutschen Reglemente bestimmen dagegen den Normalersatzwerth des Centners nicht deklarirter Waaren auf 20 Thlr. pr. ‰ und schreiben vor, daß wer eine höhere Entschädigung beanspruche, den Mehrwerth zu deklarieren und dafür die Prämie von 1 ‰, pr. 20 Meilen oder 150 Kilometer zu bezahlen habe. Auch hier ist die Versicherungsprämie minim und im Prinzip gegen die Einrichtung nichts einzuwenden. Nur ist die Durchführung etwas zu komplizirt und es wäre doch ganz gewiß einfacher und wohlthätiger, wenn die Versicherungsprämie nicht, wie es jetzt geschieht, auf jedem einzelnen Frachtstücke enthoben, sondern als in dem allgemeinen Tarife durchschnittlich bereits begriffen betrachtet würde. Die Erfahrung hat gelehrt, daß der Handelsstand in Folge der oben erwähnten Komplikation meistens Selbstversicherer geblieben und dann bei Anwendung des Normalsatzes von 20 Thlr. in vielen Fällen in empfindlichen Schaden gerathen ist. Das Uebergehen auf das Prinzip des Art. 19 ist deßhalb als ein Fortschritt zu betrachten, und die Kommission konnte demselben um so unbedenklicher zustimmen, als die aus der Disparität der deutschen und schweizerischen bezüglichen Reglementsbestimmungen sich ergebenden Schwierigkeiten dadurch gehoben werden, daß der neue Reichsgeszentwurf in Art. 54 die Normalsätze ebenfalls aufhebt.

Ausnahmen von der Regel werden in Absatz 2 dem von dem Bundesrathe erlassenen oder genehmigten Reglemente zugewiesen. Es ist klar, daß eine andere Behandlung kostbarer Güter von den Transportanstalten, welche für den Weith aufzukommen haben, billigerweise gefordert werden kann.

#### Ad Art. 21.

Während die Rechtsvermuthungen in Art. 20 dem bisher allgemein üblichen Beweisverfahren durchwegs entsprechen und von keiner Seite angefochten werden, ist dieß nicht der Fall mit allen den in Art. 21 aufgenommenen Bestimmungen und es werden hier allgemeine und spezielle Einwendungen gemacht, welche einige Erwägung verdienen.

Der wesentlichste prinzipielle Einwand ist der, daß solche Detailbestimmungen, welche so eng mit dem Betriebe zusammenhängen, in welchen ein steter Wechsel herrscht, eher dem elastischen Reglemente als dem Gesetze zur Regelung zu überlassen seien. Dagegen ist zu bemerken, daß der Handelsstand auch hier ein Interesse und den Wunsch hat, alle diese Fragen so fest und stabil als möglich gelöst zu sehen, und daß das deutsche Handelsgesetzbuch in gleicher Weise vorgegangen ist.

Speziell wird u. A. gegen Ziffer 1 eingewendet, daß die Normirung des Decalo auf 1 % bei trockenen und 2 %, beziehungsweise 5 % bei nassem Gute, beziehungsweise atherischen Oelen, zu niedrig gegriffen sei, und daß bei gewissen Witterungsverhältnissen oder langoror Reise der Verlust bei schwierigen Artikeln regelmäßig ein höherer sei; allein diesen Behauptungen kann entgegengehalten werden, daß diese Normalsätze bereits in dem schweizerischen Transportreglemente von 1862, § 63, Ziffer 2, a, enthalten sind und daß deßhalb keine Ursache vorliegt, hoher zu gehen.

Eine Ziffer 5 beschlagende Einwendung haben wir dagegen berücksichtigt. Es ist ganz richtig, daß in neuester Zeit nicht nur Gegenstände von verhältnißmäßig geringem Werthe, wie Kohlen, Bausteine u. s. w. in offenen Wagen transportirt werden, sondern daß für eine Reihe von werthvollen Artikeln, wie z. B. Baumwolle u. A. m. von dieser Transportweise Gebrauch gemacht wird. Es erschien deßhalb als zweckmäßig, dieser Sachlage durch eine allgemeiner gehaltene Redaktion Rechnung zu tragen. Die im letzten Absatze vorgenommene Aenderung ist einfach eine Verbesserung der Redaktion. Das gleiche gilt von der in Art. 22, Absatz 3, angebrachten Modifikation.

## Ad Art. 23 und 24.

Die Art. 23 und 24, von der Solidarhaft der Transportanstalten beim Zusammenwirken mehrerer derselben handelnd, beruhen im Grund auf folgenden einfachen Sätzen:

1) Die Transportanstalt, welche ein Frachtgut zur Beförderung übernimmt, haftet auch für diejenigen Transportanstalten, denen sie dasselbe direct oder indirect zur Weiterbeförderung übergibt.

2) In gleicher Weise haftet die Transportanstalt, welche ein Gut dem Adressaten abgeliefert, für diejenigen Anstalten, von denen sie es direct oder indirect zur Weiterbeförderung übernommen hat.

3) Beide haben den Rückgriff auf die folgenden, beziehungsweise vorhergegangenen Anstalten.

4) Kann die Anstalt nicht ermittelt werden, unter deren Obhut der schädigende Unfall oder Fehler vorgekommen ist, so haften alle beim Transport thätig erwiesenen Anstalten im Verhältniß der Länge der Transportstrecke.

5) Abgesehen von diesem letztern Fall, beschränkt sich die Verantwortlichkeit einer Anstalt, unter deren Obhut die Schädigung nicht erfolgt ist, insofern sie keine Vorsichtsmaßregeln außer Acht gelassen hat, auf das Maß dessen, was durch den Rückgriff erhältlich ist.

6) Abgesehen von dem in Satz 4 vorgesehnen Fall, hat also keine Transportanstalt eine Verpflichtung zum Ersatz desjenigen Schadens, der nicht auf der von ihr verwalteten Strecke erfolgt ist, wenn sie denselben nicht durch Außerachtlassung einer Vorsichtsmaßregel mit verschuldet hat.

Diese Sätze enthalten nichts anderes, als eine billige Anwendung der wichtigsten aller volkswirtschaftlichen Normen, derjenigen einer rationellen Theilung der Arbeit. Würde man sie preisgeben, so verfielen man sofort in primitive Zustände mit unproduktivem Kräfteaufwand, z. B. zu der Nöthigung, werthvolle Sendungen selbst oder durch eigene Angestellte begleiten zu lassen u. dgl.

Die Botschaft des Bundesrathes rechtfertigt die den Transportanstalten für von ihnen nicht verschuldete Ereignisse zugemuthete Verantwortlichkeit (die sich übrigens, streng genommen, auf den selbstverständlichen, von der Kommission neu beantragten § 26 beschränkt), mit der Bemerkung, daß dieß doch immer solche Ereignisse seien, die der Geschädigte weit weniger verschuldet hat, die jedenfalls von der Transportanstalt weit eher als von ihm hätten abgewendet werden können.

Es kann im Weitem darauf hingewiesen werden, daß neuere polizeiliche Vorschriften, z. B. über den Werkvertrag, offenbar gestützt auf die nämliche Anschauung, die Verantwortlichkeit des Uebernehmers in weit höherem Maße über die Grenze der von ihm strikte übernommenen Leistungen hinaus ausdehnen; als dieß bei den in Rede stehenden Bestimmungen gegenüber den Transportanstalten geschehen soll, und daß der durch Zufall oder unermittelte Ursachen entstandene Schaden ausnahmslos den Uebernehmer trifft. (Vergl. z. B. Zürcher Privatgeszbuch § 1483 u. s. f.)

Die Erklärung der Eisenbahnverwaltungen, sie würden durch diese Bestimmungen veranlaßt werden, allen directen Verkehr einzustellen, weil die durch erstere eintretende Nöthigung zur Revisionsvornahme den letztern unmöglich mache, schließt die Drohung in sich, schon bestehende und in Vorschlag liegende Gesetze außer Acht zu lassen, und erfordert daher keine weitere Beachtung; es wird lediglich daran erinnert, daß schon jetzt im directen Verkehr Revision der übernommenen Sendung in weitem Umfang üblich ist, und durch Verständigung unter den Eisenbahnverwaltungen sehr leicht allgemein durchgeführt werden kann, wenn dieß nöthig oder zweckmäßig erscheint.

Der Handelsstand und die wissenschaftliche Kritik haben diese Bestimmungen gleichmäßig begrüßt und adoptirt und mit den von der Kommission vorgeschlagenen Redaktionsverbesserungen dürften einige noch unbesiegt gebliebene Zweifel und Unsicherheiten vollständig gehoben sein.

#### Ad Art. 27—31.

Gegen Titel IV, vom Pfandrechte handelnd, werden von verschiedenen Seiten Einwendungen erhoben. Die eine, wesentlichere, ist prinzipieller Natur und verlangt, daß an die Stelle des Pfandrechtes das einfache Retentionsrecht gesetzt werde; die andere fordert für den Fall, daß das Pfandrecht beibehalten werde, die Streichung der Fortdauer desselben bis drei Tage nach der Ablieferung.

Was diese letztere Einwendung betrifft, so haben uns die Gründe für Berücksichtigung derselben überwiegend geschienen. Mit Recht bestrebt sich die Gesetzgebung, die Pfandrechte an Mobilien, soweit sie nicht Faustpfandrechte sind, zu beschränken und mit Privilegien, die auf so unsicherer Basis beruhen, aufzuräumen. Es müßte deßhalb ein wirklich praktischer Nutzen für den Verkehr dargethan werden können, um die Nothwendigkeit der Beibehaltung dieser Ausnahmsbestimmung zu Gunsten der Transportanstalten zu

begründen. Das ist aber nicht der Fall. Wenn von Seite der Transportanstalten behauptet werden wollte, daß die von ihnen ausgeführten, beziehungsweise hie und da gestatteten Erleichterungen bei der Ablieferung des Gutes, als z. B. das nicht sofortige Verlangen des Frachtbetrages, das Kreditiren desselben auf kürzere oder längere Zeit, im Hinblick auf das nachträgliche dreitägige Pfandrecht geschehen, so müßten wir dieß bestreiten. Das mehr oder weniger coulante Verfahren, welches die Transportanstalten in dieser Beziehung gegen Einzelne eintreten lassen, beruht auf dem persönlichen Kredite, welchen sie den Betreffenden schenken und hat mit dem Pfandrecht nichts zu schaffen. Als Beweis dafür können wir anführen, daß dasselbe wunderselten geltend gemacht wird und deßhalb auch für die Transportanstalt keine praktische Bedeutung hat, um so mehr, als im Falle von Unredlichkeit des Empfängers es demselben ein leichtes ist, das Gut außerhalb des Bereiches der Pfandberechtigten zu setzen. Es wird deßhalb von uns beantragt, dieses nachträgliche dreitägige Pfandrecht jedenfalls fallen zu lassen.

In der prinzipiellen Frage haben wir uns für Beibehaltung des Pfandrechtes entschieden, und zwar nicht nur, weil dieselbe weder von dem Handelsstande, noch von den Eisenbahnverwaltungen angefochten worden ist, sondern weil wir der Ansicht sind, die Ersetzung des Pfandrechtes durch das Retentionsrecht würde sich als eine Erschwerung des Verkehrs und als eine Schwächung des legitimen Rechtes der Transportanstalten herausstellen.

Das Retentionsrecht gibt das Recht, die Waare zurückzuhalten, bis die auf derselben haftenden, aus dem Frachtvertrag entstandenen Spesen bezahlt sind, beziehungsweise der Streit über dieselben zum Austrag gebracht ist. In den meisten Fällen wird das Interesse des Empfängers, seine Waare bald zu erhalten, denselben bewegen, das Frachtverhältniß gütlich zu reguliren, in denjenigen Fällen jedoch, wo dieß nicht geschieht, muß die Transportanstalt ihre Frachtforderung auf dem gewöhnlichen langsamen Civilwege einklagen und sich im Falle eines Konkurses ohne jegliches Privilegium vor den übrigen Kreditoren in den Erlös des zurückgehaltenen Gutes, beziehungsweise des vorhandenen Activum mit denselben theilen.

Das Pfandrecht dagegen gibt das Recht, auf sofortige Liquidation der Frachtforderung durch Versteigerung des Gutes zu klagen, und zwar mit dem Vorrecht auf den Erlös bis zum Betrage der Forderung. Das letztere entspricht besser sowohl der Natur des Verhältnisses, als dem Bedürfniß des Verkehrs. Die Transportanstalten haben das Recht nicht, vorherige Bezahlung der Fracht zu verlangen; sie müssen aufgegebenes Gut auf ihre Kosten an den

Destinationsort verbringen, somit aus eigenen Mitteln eine Melioration an der transportirten Waare vornehmen, für welche Werthvermehrungen auch bei Immobilien Pfandrechte aufgestellt sind. Der Mehrwerth, welcher durch den Transport in die Waare gesteckt wird, gehört von Rechts wegen dem Frachtführer und er soll denselben in kürzester Frist und sicherster Weise zu realisiren befugt sein. Das geschieht durch Gewährung des Pfandrechtes, durch Gewährung des Retentionsrechtes aber nicht, am wenigsten durch die Art und Weise, wie Munzinger, der das Pfandrecht fallen lassen wollte, in Art. 315 dem von dem Retentionsrecht betroffenen Empfänger zu Hilfe kommen wollte.

Es mögen dieß die Gründe gewesen sein, warum der neuere Entwurf eines schweizerischen Obligationenrechtes in Art. 459 conform mit Art. 409 des deutschen Handelsgesetzbuches das Pfandrecht, entgegen Munzinger's Vorschlag, wieder aufgenommen hat. Es entspricht nach unserer Ansicht auch besser dem Bedürfnisse des Verkehres, welcher sich in klaren Verhältnissen am sichersten bewegt, und für den die kürzesten Abmachungen, sofern sie gerecht, auch die zweckmäßigsten sind.

Aus diesem letztern Grunde können wir uns auch mit den Bestimmungen der Art. 28 und 29 einverstanden erklären.

In Art. 30 werden die Verhältnisse der verschiedenen zu einem Transporte mitwirkenden Anstalten bei Aushingabe des Gutes ohne Bezahlung der Fracht, beziehungsweise Versäumniß der Geldtendmachung der Pfandrechte in ähnlicher Weise regulirt, wie diejenigen der verschiedenen Wechselpflichteten bei einem analogen Verstoße des Präsentanten, der nicht Mangels Zahlung protestirt. Die Vormänner werden alle von den aus dem Frachtvertrage entsprungenen Verpflichtungen befreit.

Die Depositionsbefugniß des Empfängers ist als zweckmäßige Einrichtung anzusehen, und in dieser Fassung, wo ausdrücklich gesagt ist, daß das Pfandrecht fortbestehen bleibt und nur auf den deponirten Betrag übertragen wird, auch für die Transportanstalten annehmbar.

#### Ad Art. 32.

In Art. 32 wird erstlich festgestellt, daß mit Bezahlung der auf dem Gute haftenden Forderungen und vorbehaltlosen Empfangnahme desselben das Frachtverhältniß in der Regel liquidirt ist. Vorbehalten werden: die Reclamationen wegen Verspätung während acht Tagen; diejenigen wegen Minderung oder Beschädigung des Gutes, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, während 4 Wochen immerhin unter dem Vorbehalt der Beweis-

führung, daß der gerügte Mangel vor der Ablieferung entstanden war, und endlich die Reclamationen, welche wegen Arglist oder rechtswidriger Bereicherung gestellt werden wollen, für welche keine besondere Frist festgesetzt wird, die unter das gemeine Recht fallen. Es sind die Ziffern 1–3' conform mit den Bestimmungen des Reichsgesetzentwurfes Art. 46, und um auch redactionelle Uebereinstimmung zu erzielen, haben wir die Modification in Ziffer 2 vorgenommen.

Gleichwie die Reclamationen des Empfängers mit Frachtbezahlung und Inempfangnahme des Gutes aufzuhören haben, so müssen auch die Forderungen des Frachtführers mit dem gleichen Momente ein Ende nehmen, d. h. wenn eine abliefernde Transportanstalt ohne Vorbehalt die verlangte Fracht eingestrichen und das Gut aus Händen gegeben hat, so müssen auch ihre und ihrer Vormänner Ansprüche aus dem Frachtvertrage getilgt sein. Vorbehalten bleibt natürlich der Fall von Art. 32, 3, was wiederum in unserm neuen Art. 32 bis festgestellt wird.

In Art. 33 und 34 wird das Verfahren in Streitfällen regulirt. Absatz 2 des Art. 33 wird von uns zu streichen beantragt. Es ist nach unserer Ansicht nicht zweckmäßig, in Bezug auf Feststellung des Sachverhaltes zu viele und verschiedene lokale Uebungen aufkommen zu lassen und dieselben gesetzlich zu sanctioniren. Es soll eine Behörde sein, welche die Sachverständigen zu ernennen hat, falls die Parteien sich nicht verständigen können; welche Behörde es dagegen sein soll, das mag die kantonale Gesetzgebung feststellen. Wir sagen deshalb „zuständige Behörde“ und glauben, es sei damit allen Bedürfnissen entsprochen.

#### Ad Art. 34.

Ueber die Art und Weise, wie in Absatz 1 die Verjährung in der Vorlage regulirt wird, dürfte man ziemlich allseitig einverstanden sein. Art. 118 des schweizerischen Transportreglementes vom 8. Mai 1874 enthält die gleichen Fristen und läßt dieselben im gleichen Momente beginnen. Der Passus: „auch wenn der Mangel erst nach der Ablieferung entdeckt sein sollte“ ist zwar ebenfalls in das schweizerische Betriebsreglement aufgenommen, von uns aber nichtsdestoweniger gestrichen worden, weil er nur als unnütze Verlängerung der Redaction erscheint und beim Weglassen selbstverständlich ist.

Neu sind dagegen die Bestimmungen über den Unterbruch der Verjährung und über die Einreden. Es sind dieselben in der Vorlage materiell conform mit dem Reichsgesetz Art. 67 geordnet, mit dem einzigen Unterschiede, daß in Absatz 3 des Art. 35 noch auf

die Eventualität Rücksicht genommen wird, wo der Transportanstalt bei Anbringung der Reklamation Beweismittel (Verbalprozesse, Frachtbriefe), welche zur wirksamen Anhebung einer gerichtlichen Klage nothwendig sind, übergeben und von ihr nicht zurückgegeben worden sind. Die Verjährung soll unterbrochen bleiben, so lange diese dem Reklamanten gehörigen und zum Prozesse nothwendigen Akten demselben nicht zurückgegeben sind.

Die Reklamationen wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung, welche auf dem Wege der Einrede (Compensationsklage) geltend gemacht werden, stellen sich formell etwas anders und bedürfen deßhalb einer besondern Regulirung, die wir der Deutlichkeit halber in eine etwas andere Fassung gebracht haben. Sobald innerhalb der in diesem Gesetze vorgeschriebenen Verjährungsfristen eine Reklamation auf dem Wege der Compensation gerichtlich oder außergerichtlich geltend gemacht wird, so hört die Verjährung auf und der reklamirende Empfänger ist, ohne selbst zur Klagangabe genöthigt zu sein, in gesicherter Stellung. Es wird dabei vorausgesetzt, daß alsdann Forderung und Gegenforderung, also ein gegenseitiges Rechtsverhältniß bestehe, welches füglich unter das gemeine Recht fallen könne und für welche es keiner schärfern Ausnahmsbestimmungen bezüglich Verjährung mehr bedürfe. Die Ausdehnung dagegen auf bloß mündliches Anbringen der Reklamationen, sogar nur bei einem Angestellten, haben wir als zu weit gehend und als Unklarheit hervorbringend fallen gelassen.

#### Ad Art. 37.

In diesem Artikel bedürfen sowohl die in Ziffer 1 vorgenommene Veränderung, als Ziffer 2 überhaupt einer kurzen Erläuterung. Daß in weitaus den meisten Fällen Fr. 4 per Pfund als Entschädigung nicht als genügender Ersatz des wirklichen Werthes erachtet werden kann, wird nicht bestritten werden. In deutschen Betriebsreglement vom 1. Juli 1874, § 29 wird eine Entschädigung bis auf 12 Mark = 15 Franken per Kilo in Aussicht genommen, und zwar conform mit Art. 40, litt. a des schweizerischen Reglements von 1874. Es wird dieser Betrag zwar als Maximum hingestellt und eine höhere Entschädigung von der Werthdeklaration abhängig gemacht; allein immerhin ist der Anhaltspunkt dadurch gegeben, mit den vom Bundesrath festgestellten Fr. 4 per Pfund etwas hinaufzugehen und zugleich das metrische Maß als dasjenige einer nahen Zukunft einzuführen. Fr. 10 per Kilo dürfte immer noch nicht zu hoch gegriffen sein. Sollte auch einmal der seltene Fall eintreten, daß ein mit Fr. 10 per Kilo Entschädigter ein vor-

theilhaftes Geschäft damit machte, so darf der Ueberschuß über den wirklichen Werth füglich als Inconvenienz-Entschädigung gerechnet werden für das jeweiligen höchst unangenehme und störende Abhandenkommen des Reisegepäcks. Wir sind deßhalb auch auf den Wunsch der Eisenbahnverwaltungen, daß der bezahlte Mehrwerth, insofern sich ein solcher später herausstellen sollte, wieder herausgegeben werden müsse, nicht eingetreten, dabei voraussetzend, es verstehe sich wohl von selbst, daß es sich hier nicht um verbrecherische Versuche handle, welche dem Strafgesetze auf diesem wie auf andern Gebieten verfangen bleiben. Ziffer 2 wurde aufgenommen, weil man von der Voraussetzung ausging, daß ein Reisender während seiner Reise ein Interesse dabei habe, ohne weitem Aufenthalt so schnell und so einfach als möglich, eine vorläufige Entschädigung zu erhalten. Das ist aber in der Regel bei denjenigen, welche ihre Reise beendet und ihren Wohnort erreicht haben, nicht der Fall, und dann tritt das andere beidseitige Interesse in den Vordergrund, die definitive Abrechnung nicht ohne Noth zu verzögern. Die Aenderung in Ziffer 3, Absatz 2, ist bloß redaktioneller Natur.

#### Ad Art. 38.

Wir glaubten hier, die etwas gewundene und unnöthig weitläufige Redaktion des bundesrätlichen Entwurfes durch die bündige und klare Fassung des deutschen Reichsgesetzesentwurfes § 48 ersetzen zu sollen.

#### Ad Art. 39.

Sobald von der bisher geltenden Bestimmung, daß eine Transportanstalt auch durch den Beweis der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers von der Haftpflicht befreit werde, Umgang genommen und die Ursachen einer solchen Befreiung auf die Fälle höherer Gewalt beschränkt werden, tritt die Frage in den Vordergrund, welche Fälle als höhere Gewalt zu gelten, beziehungsweise nicht zu gelten haben. Der Vorschlag des Bundesrathes bewegt sich nun in letzterer Richtung und führt in Ziffer 1—6 eine Anzahl Fälle auf, welche nicht als Fälle höherer Gewalt vom Richter angesehen werden sollen. Von diesen sechs Fällen dürften Ziffer 1 und 4—6 wohl unbestritten, dagegen 2 und 3 controvers sein.

Wir haben dieselben beibehalten, von der Erwägung ausgehend, daß wenn auch den Transportanstalten zuweilen dadurch etwas zu nahe getreten werden könnte und der Beweis einer Verschuldung ihrerseits schwierig oder gar nicht zu führen wäre, jedenfalls eine solche Verschuldung seitens der Transportanstalt eher

präsumirt werden darf, als seitens des Aufgebers des Gutes. Die Transportanstalt ist für scharfe Aufsicht und Polizei verantwortlich und in den meisten der in Ziffer 2 und 3 vorgesehenen Fällen darf ohne Unbilligkeit angenommen werden, es habe daran in höherem oder geringerem Maße gefehlt. Es läßt sich deßhalb die Aufnahme dieser 2 Ziffern im Gesetze rechtfertigen.

#### Ad Art. 41.

Die Bestimmung, daß das Gesetz mit dem Tage der Publikation in Kraft trete, mußte modifizirt werden. Nach der Publikation, d. h. nach der Annahme durch die Räthe, haben 3 Monate zu laufen, während welcher das Referendum dagegen ergriffen werden kann; es muß deßhalb für das Inkrafttreten ein anderer Zeitpunkt in's Auge gefaßt werden, welchen die Räthe zu bestimmen haben werden.

Bern, den 18. September 1874.

#### Die Mehrheit der ständeräthlichen Commission.

Note. Die Anträge zu diesem Berichte werden den Mitgliedern der eidgenössischen Räthe in einer Quart-Ausgabe besonders ausgetheilt.

Ferner wird auf zwei separate Minoritätsvorlagen (der Herren Köchlin und Droz) verwiesen.

#### Mitglieder der Kommission.

##### Herren:

Köchlin,  
Sulzer,  
Kappeler,  
Droz,  
Sahli,  
Stamm,  
Herzog.



## Bericht

einer

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

(Vom 18. September 1874.)

---

Tit.!

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

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

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

**Bericht der Mehrheit der ständeräthlichen Kommission über den Gesetzentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs auf Eisenbahnen. (Vom 18. September 1874.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.10.1874
Date	
Data	
Seite	57-85
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 342

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.