B e r i c h t

der

mit der Prüfung der Petitionen über den Waarentransport
auf den Eisenbahnen beauftragten Kommission des Stände-
rathes.

(Vom 14. Dezember 1860.)

Tit. I

Sie haben folgende Petitionen an Ihre Kommission zur Bericht-
erstattung überwiesen:

A. Gleichlautende Bittschriften.

I. Kanton Genf:		
1) von Genf	35 Exemplare . . .	35
II. Kanton Waadt:		
2) von Lausanne	18 Exemplare	
3) " Vivis	5 "	
4) " Fferten	5 "	
5) " Montreux	3 "	
6) " Cossonay	2 "	
7) " Orbe	1 "	
8) " Milden	1 "	
9) " Pajarrag	1 "	
10) " Lutry	1 "	
11) " Duchy	1 "	
12) " Grandson	1 "	
13) " Echallens	1 "	
14) " Vallorbes	1 "	
15) " Aelen	1 "	
		42
III. Kanton Freiburg:		
16) von Freiburg	2 Exemplare . . .	2
	Uebertrag	79

Uebertrag 79

IV. Kanton Neuenburg:		
17)	von Neuenburg	1 Exemplar
18)	" Locle	1 "
19)	" Serrières	1 "
		3
V. Kanton Luzern:		
20)	von Luzern	1 Exemplar . 1
VI. Kanton Basel=Landschaft:		
21)	von Bieftä	1 " . 1
VII. Kanton Aargau:		
22)	von Zofingen	1 " . 1
VIII. Kanton Wallis:		
23)	von Sitten	1 " . 1
IX. Kanton Tessin:		
24)	von Locarno	1 " . 1

B. Besondere Bittschriften.

X. Kanton Solothurn:		
25)	von Solothurn	1
26)	" Morsee	1
27)	" Chaug=de=Fonds	2

Bittschriften 91

Diese Gesuche waren von einem durch den Kommissionsvorstand der Abgeordneten der Genfer Kaufmannschaft an den Herrn Kanzler der Eidgenossenschaft gerichteten Schreiben begleitet, worin die Zahl von ungefähr 1600 Unterschriften angegeben und der Wunsch ausgesprochen wurde, die Bundesversammlung möchte sich in ihrer gegenwärtigen Session mit der Angelegenheit befassen.

In der That hat eine Versammlung von einigen hundert Kaufleuten der Stadt Genf im Laufe des letzten Monats Oktober die Initiative zu gemeinsamen Schritten bei den Bundesbehörden ergriffen, damit dieselben auf gesetzgeberischem Wege zwischen dem Handelsstande und den Eisenbahngesellschaften interveniren und eine bessere Ordnung in Bezug auf den Waarentransport schaffen möchten.

Die von dieser Versammlung der Genfer Kaufmannschaft ernannte Kommission setzt sowol in ihrer Petition als in dem sie begleitenden Kreis schreiben auseinander, daß in der Bundesgesetzgebung über die Eisenbahnen eine Lücke auszufüllen sei. Der Bundesrath hat für die Anforderungen der Eisenbahnpolizei gesorgt; nun aber lenken die über den Waarentransport-

dienst gemachten Erfahrungen die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Uebelstände des aus dem Betriebe der Eisenbahnen entsprungnen Monopols. Von allen Seiten erheben sich Klagen, und besonders der Handel sieht sich täglich sowol Verzögerungen als andern Vegetationen ausgesetzt, die ihm in höherm oder geringerem Grade nachtheilig werden.

Bei den Gerichten Hülfe zu suchen, führt Zeitverlust, Sorgen und Kosten mit sich, die oft, selbst beim Gewinn des Prozesses, nicht kompensirt werden. Gegenüber von Gesellschaften, welche die Verpflichtungen ihres Lastenheftes buchstäblich erfüllen, haben diese häufigen gerichtlichen Verfolgungen etwas Abnormes; übrigens kann auch die Rechtspflege von einem Kanton zum andern abweichen, und so läßt sich der Kaufmann in den meisten Fällen lieber einen Verlust gefallen, als einen Prozeß von sehr zweifelhaftem Ausgang zu beginnen. Wie dem auch sei, so hindern solche der regelmäßigen Führung der Geschäfte entgegenstehende Hemmnisse deren Gang und machen beinahe alle Vortheile zu nichts, welche man von den Eisenbahnen zu erwarten berechtigt war.

Das alte System der Fahrposten und Fuhren bot gewisse Garantien dar, welche sicher genug waren, daß man nicht immer an die Gerichte gelangen mußte. Die Besuchsteller glauben nicht, daß diese Garantien mit der administrativen Ordnung der Eisenbahnen unvereinbar seien, und deshalb verlangen sie ein Bundesreglement, welchem sich alle Gesellschaften zu fügen hätten. Weil der Betrieb der Eisenbahnen nach ihrer Ansicht ein ausschließliches Privilegium bildet, so ist es unumgänglich nothwendig, die Einzelinteressen gegen dessen Angriffe zu schützen. Da wo alle Konkurrenz unmöglich wird, muß sie durch Hülfsmittel ersetzt werden, die sich, ohne gerade über das gemeine Recht hinauszugehen, auf eine leichtere und unmittelbare Art zur Beseitigung der Mißbräuche anwenden lassen.

Auf alle diese Gründe gestützt, stellen die Petitionäre an die eidgenössischen Räte einige Postulate, die wir gruppiren und zusammenfassen wie folgt:

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

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

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

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

V. Daß eine Frist von 24 Stunden für die Ablieferung der Waaren zur Wohnung festgesetzt werde.

VI. Daß die Bezahlung der Frachtbrieife nicht vor der Ermittlung des Zustandes der Colli verlangt werde; vorbehalten noch alle Rechte für den Fall innerer Beschädigungen oder Entwendungen.

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

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

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

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

Der Solothurnische Handelsstand verlangt im Allgemeinen:

„Die Gesetzgebung hätte zu bestimmen

„a. den Umfang der den Gesellschaften obliegenden Verantwortlichkeit;

„b. den Gerichtsstand, bei dem Beschwerden anzubringen sind,

„c. das unter den spedirenden Gesellschaften zu begründende solidarische Verhältniß.

„Uebrigens halten wir dafür, daß Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Gesellschaften getroffen werden sollten, um die Zollabfertigung durch die Gesellschaften besorgen zu lassen.“

Die Petitionen von La Chaux-de-Fonds enthalten sich der Stellung von besondern Begehren. Sie ersuchen die Rätthe, die angeregte Frage zu prüfen und verlassen sich auf die Weisheit der Bundesbehörden.

Ihre Kommission, Cit. ! hat ihrerseits gefunden, die Rätthe hätten nicht auf die verschiedenen, so eben aufgezählten Vorschläge einzutreten.

Das von den Gesuchstellern bezeichnete Uebel besteht bekanntermaßen in hohem Grade.

Es rührt ohne Zweifel vorzüglich von der Menge unserer Eisenbahngesellschaften her, in Verbindung mit dem Umstande, daß das schweizerische Netz an verschiedenen Punkten noch unterbrochen ist; allein es dürfen in Erwartung eines bessern Zustandes der Dinge die Interessen des Handelsverkehrs nicht bleibend darunter leiden.

Man wird fragen: Wer soll sich in's Mittel legen?

Die Kantonregierungen? Ganz gut, wenn sie es nur mit einer einzigen Bahngesellschaft zu thun hätten; allein, kann man sich wirklich

fruchtbringende Konferenzen denken zwischen fünf oder sechs Regierungen der Westschweiz und sieben oder acht verschiedenen Gesellschaften, welche diesen Theil der Eidgenossenschaft befahren?

Die Macht der Umstände ruft nothwendig der Intervention der Bundesgewalt. Es wird die Kompetenzfrage eingewendet werden, und dieser Einwurf wäre freilich ein sehr gewichtiger, wenn es sich darum handelte, über Gegenstände, die in den Bereich des Civilrechts fallen, eine Bundesgesetzgebung zu schaffen; allein wir bemerken vorerst, daß mehrere der von den Gesuchstellern formulirten Begehren nur Verwaltungsmaßregeln zum Behuf genauer und guter Ausführung gewisser von der Bundesversammlung genehmigter Concessionsartikel verlangen; höchstens dürfte es sich um ein Ergänzungsreglement handeln, das bis zu einem gewissen Punkte die Stelle des Lastenheftes einnehmen würde, welches die französische Regierung den Eisenbahngesellschaften auferlegt hat.

Allein wir halten im Weitern nicht dafür, daß es im besondern Falle eines Autoritätsaktes bedürfe. Wir denken uns, der Bundesrath werde eine Konferenz von Abgeordneten sämmtlicher schweizerischen Bahngesellschaften einberufen und ihnen ein Grundreglement vorlegen, wodurch die reglementarischen Bestimmungen, mit denen jede Compagnie in ihrem Kreise bereits mehr oder weniger vertraut ist, in Einklang gebracht und vervollständigt würden. Durch diese Uebereinstimmung des Bundesrathes mit den Bahngesellschaften wird auf allen schweizerischen Schienenwegen ein gleichförmiges Reglement, oder doch wenigstens eine gewisse Anzahl gleichförmiger Maßregeln in Kraft treten, welche den Beschwerden der Gesuchsteller in ihren begründeten Punkten abzuhelpen und im Allgemeinen dem schweizerischen Handel die zu seinem Verkehr erforderlichen gerechten Garantien zu gewähren im Stande sein werden.

Dieses Resultat soll um so leichter zu erzielen sein, als es im Interesse aller Parteien liegt, der Bahngesellschaften sowol als der Versender und Adressaten.

Wir können bereits Thatsachen anführen, welche unsere Anschauungsweise bestätigen:

Eine Konferenz der am Neze der schweizerischen Centralbahn theilhaftigen Kantone hat im Einverständnis mit der Centralbahngesellschaft zur Einführung eines für alle diese Kantone gleichförmigen Transportreglements geführt (Bernser Konferenz im Mai 1860).

Seither haben sich die Gesellschaften der Centralbahn, der Nordostbahn, der Franco-Suisse, der Westbahn und der Lyon-Genferbahn über die nämliche Frage des Güterverkehredienstes in's Einvernehmen gesetzt; nur ist das vereinbarte Reglement bis dahin noch nicht in Kraft getreten; es soll sich um vorgängige Einrichtungen mit Bezug auf den Betrieb der Linie Biel-Neuenstadt handeln.

Unserer Ansicht nach bleibt daher nur noch übrig, die so eben berührten Maßregeln in Uebereinstimmung zu bringen und zu verallgemeinern, und

wir beantragen, den Bundesrath einzuladen, bis zur nächsten Session für die geeignetsten Mittel zu diesem Zwecke zu sorgen.

Wir geben uns der Hoffnung hin, er werde alsdann den Räten anzuzeigen im Falle sein, der Zweck der Gesuchsteller sei erreicht, und es hätten sämtliche Bahngesellschaften der Schweiz ohne Ausnahme sich über ein gleichförmiges Reglement in Betreff der wichtigsten Bestimmungen über den Güterverkehr verständigt.

Sollte aber der Bundesrath, gegen alle Erwartung, auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen, diese Angelegenheit gütlich beizulegen, so halten wir dafür, er habe an die Bundesversammlung mit Anträgen zu gelangen, welche wir für den Augenblick nicht spezifiziren können, welche aber, auf die eine oder andere Art, eine aus dem Gesichtspunkte der Interessen des schweizerischen Handels betrachtete befriedigende Lösung herbeiführen müßten.

Indem wir noch bemerken, daß seit dem Zusammentritte unserer Kommission noch eine gewisse Anzahl von Petitionen eingegangen ist (u. a. aus allen Industriestädten des Kantons Bern), deren in diesem Berichte keine Erwähnung geschehen konnte, schließen wir dahin, es möchte der Ständerath folgenden Beschlußentwurf annehmen:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der von Kaufleuten verschiedener Kantone an sie gerichteten Petitionen, welche dahin gehen, es möchten auf gesetzgeberischem Wege Maßregeln zu einer bessern Regulirung des Waarentransports auf den Eisenbahnen getroffen werden,

beschließt:

Die fraglichen Petitionen werden dem Bundesrathe mit der Einladung überwiesen, für die geeignetsten Maßregeln zur Erreichung dieses Zweckes zu sorgen und darüber in der nächsten Session Bericht zu erstatten.

Bern, den 14. Dezember 1860.

A. Humbert, Berichterstatter.

Affolter.

Weber (Glarus):

Fäler.

Beroldingen.

Note. Obiger Antrag ist am 14. Dezember 1860 zum Beschlusse erhoben worden.

Bericht der mit der Prüfung der Petitionen über den Waarentransport auf den Eisenbahnen beauftragten Kommission des Ständerathes. (Vom 14. Dezember 1860.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1861
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.01.1861
Date	
Data	
Seite	118-123
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 286

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.