

Schweizerisches Bund es b l a t t.

Nro. 22.

Dienstag, den 1. Mai 1849.

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1849 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 3. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 1 Bogen per Zeile oder deren Raum.

Verhandlungen des Bundesrathes.

Gesetzesvorschlag,

betreffend den freien Verkehr an der Wasserstraße
von Luzern nach Flüelen.

Die schweizerische Bundesversammlung,
in der Absicht, den freien Verkehr an der Wasserstraße
von Luzern nach Flüelen herzustellen, in Anwendung des
Art. 30 der Bundesverfassung und des §. 2 des Konfor-
dates in Transitangelegenheiten der St. Gothardsstraße
vom 7. August 1843, und nach Anhörung des Berichts
und Antrags des Bundesrathes,

verordnet:

Art. 1. Die in Flüelen, Brunnen und Gersau be-
stehenden Beschränkungen der freien Schifffahrt sind auf-
gehoben.

Art. 2. Unter Vorbehalt der Verordnungen, welche die Sicherheitspolizei erfordert, darf Jedermann an den Gestaden von Luzern, Weggis, Gersau, Beckenried, Brunnen und Flüelen Personen und Waaren aller Art frei und ungehindert aufnehmen oder absetzen.

Art. 3. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung beauftragt.



Bericht

an

die Bundesversammlung über die Herstellung der freien Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee.

Bern, den 23. April 1849.

Lit.!

Indem der Bundesrath Ihnen einen Gesetzesvorschlag über Befreiung der Schifffahrt auf der Wasserstrasse von Luzern nach Flüelen vorlegt, gibt er sich die Ehre, Ihnen durch gegenwärtigen Bericht die Veranlassung und die Motive hiezu mitzutheilen.

Unter Hinweisung auf Art. 30 der Bundesverfassung beschwerte sich die Regierung des hohen Standes Luzern, daß im Gebiete des hohen Standes Uri und unter dem Schutze der dortigen Regierung zwei Schiffergesellschaften Vorrechte geltend machen und wirklich ausüben, welche die Freiheit des Verkehrs und der Benutzung der Wasserstrasse in hohem Maße beschränken, so daß die Luzernische Dampfschifffahrtsgesellschaft nur gegen einen bedeutenden jährlichen Tribut an jene Schiffergesellschaften das Abfuhrrecht von

den Urnerschen Seegestaden habe erwirken können. Besonders nachtheilig seien die Folgen dieses abnormen Verhältnisses in neuerer Zeit erschienen, als eine zweite Dampfschiffgesellschaft jenes ausschließliche Abfuhrrecht an sich gebracht und dadurch die ältern Dampfschiffe von der Konkurrenz an den Urnergestaden auszuschließen gedroht habe. Als alle Mittel, die Regierung von Uri zur Anerkennung der freien Schifffahrt zu bewegen, fruchtlos geblieben, habe die Regierung von Luzern sich endlich genöthigt gesehen, in Anwendung von Repressalien, den urnerschen Schiffergesellschaften und der mit ihren Vorrechten versehenen Postdampfschiffgesellschaft, letzterer jedoch mit Ausnahme von Postreisenden und Postgegenständen, jede Abfuhr von Personen und Waaren ab den Luzernerischen Gestaden zu untersagen. Mit Rücksicht auf diese höchst störenden Verhältnisse stellte nun die Regierung des hohen Standes Luzern das Gesuch, daß die freie Schifffahrt, vorbehältlich allfälliger Rechte auf Entschädigung, beförderlich hergestellt werde, in welchem Fall sie mit Vergnügen von der abgedrungenen Anwendung des Gegenrechts abstrahiren wolle.

Der nämliche Gegenstand wurde durch eine Petition zweier Handelshäuser von Basel vom 25. Januar d. J. angeregt. Die Petenten stellen vor, daß die mit großen Kosten und Schwierigkeiten eingeführten Eilfahrten von Basel nach Luzern in Folge der bereits erwähnten Maßregeln alle Coincidenzen verlieren und daß somit der für die Schweiz so wichtige Transit auf dieser Handelsstraße im höchsten Grade bedroht werde. Daher verlangen die Petenten, daß der Bundesrath sich bei der Regierung von Luzern verwende, damit sie diejenigen Vortheile wieder herstelle, welche bestehende Transportgelegenheiten bei freier Konkurrenz dem Handel bieten können.

Schon unterm 7. Dezember v. J. hatte der Bundesrath

auf den Antrag des Handels- und Zolldepartements ein Kreis Schreiben an die hohen Stände erlassen, mit der Einladung, über den Bestand solcher den Verkehr beschränkender Vorrechte Bericht zu erstatten. In Folge dessen haben die Regierungen der hohen Stände Uri, Schwyz und Unterwalden diejenigen Akten eingesandt, welche sich auf die am Vierwaldstättersee bis jetzt ausgeübten Schiffsberechtigungen beziehen und welche weiter unten näher erörtert werden.

Bei Behandlung dieser Sache glaubte der Bundesrath vorerst, es liege nicht in seiner Kompetenz, diese Verkehrsbeschränkungen ohne weiters durch einen Beschluß aufzuheben, weil der Art. 30 der Bundesverfassung die Abschaffung der den Verkehr zu Land und zu Wasser hemmenden Vorrechte der Bundesgesetzgebung anheimstellt. — Obwohl es nun der Form eines Gesetzes vielleicht besser anpassen würde, wenn alle derartigen Vorrechte in der Schweiz gleichzeitig behandelt würden, so mußte doch der Bundesrath sich überzeugen, daß dieses Verfahren theils schwierig, theils unzweckmäßig wäre. Die Berichte sind noch nicht aus allen Kantonen eingelangt und es dürfte daher noch eine längere Zeit verstreichen, bis diese Verhältnisse in ihrer Gesamtheit regulirt werden könnten; inzwischen aber würden auf den wichtigen Transitstraßen die lästigsten Beschränkungen foribestehen. Ferner darf nicht übersehen werden, daß es kaum im Interesse der Eidgenossenschaft liegen wird, alle jene Vorrechte gleich zu behandeln, z. B. alle aufzuheben. Denn ihre Bedeutung und ihr Einfluß ist sehr verschieden, je nach ihrem Wesen und Umfang, sowie nach der Fertlichkeit, in der sie ausgeübt werden. Auch kann ein Theil derselben aufgehoben werden, ohne daß irgend eine begründete Gefahr vorhanden ist, eine Entschädigung bezahlen zu müssen, während bei einem andern Theil vielleicht Entschädigung in Aussicht steht.

Aus diesen Gründen hält es der Bundesrath für zweckmäßiger, solche Vorrechte, welche den allgemeinen, kommerziellen Verkehr und namentlich den Transit gar nicht oder sehr wenig belästigen, einstweilen auf sich beruhen zu lassen, bis eine genauere Würdigung aller Einzelheiten möglich ist und von diesem Standpunkt ausgehend, abstrahirt der Bundesrath auch einstweilen von der Aufhebung der Vorrechte auf demjenigen Theil des Bierwaldstättersees, welcher sich nach Alpnach und Rüschnach hineinzieht und zwar um so mehr, als der Bund nach Art. 30 der Bundesverfassung nur über diejenigen Vorrechte verfügen will, bei welchen die Eidgenossenschaft ein Interesse hat. Dagegen hält er es für sehr wichtig und nothwendig, daß beförderlichst diejenigen Vorrechte aufgehoben werden, welche an der Hauptwasserstraße von Luzern bis Flüelen ausgeübt werden.

Es bedarf wohl keiner Auseinandersetzung, wie äußerst nachtheilig es für Handel und Verkehr wirken muß, wenn eine große und frequente Land- oder Wasserstraße, sobald sie in das Gebiet eines andern Kantons kommt, als Monopol einzelner Personen oder Gesellschaften ausgebeutet wird. Der ganze Verkehr wird denselben tributpflichtig und jede Konkurrenz erschwert oder unmöglich gemacht. Besonders grell treten diese Uebelstände hervor am Bierwaldstättersee, wo eine Dampfschiffgesellschaft sich in den Besitz solcher Privilegien zu setzen wußte, was dann natürlich zum Schutze der freien Konkurrenz Repressalien veranlaßte in der Hoffnung, daß das Reich der Privilegien dadurch fallen werde. Allein diese Hoffnung ging bis jetzt nicht in Erfüllung, auch ist vor der Hand keine Aussicht dafür vorhanden.

Ebensowenig bedarf es einer Ausführung, daß der Bund berechtigt ist, alle Beschränkungen des innern Verkehrs

aufzuheben mit oder ohne Entschädigung, je nachdem die Natur der rechtlichen Verhältnisse es mit sich bringt. Entscheidend hierüber sind die Art. 29 und 30 der Bundesverfassung und zwar der letztere in besondrer Beziehung auf den vorliegenden Fall.

Wenn nun unzweifelhaft ein großes Interesse vorhanden ist, eine wesentliche Handelsstraße der Schweiz von Beschränkungen zu befreien, und wenn der Bund dazu berechtigt ist, so kann nur noch in Frage kommen, ob es gewiß oder wahrscheinlich sei, daß der Bund überhaupt oder in bedeutendem Umfang Entschädigungssummen zu bezahlen habe. In dieser Beziehung hat der Bundesrath die Ueberzeugung, daß hinsichtlich der an der fraglichen Wasserstraße beteiligten Schiffergesellschaften von einer Entschädigungspflicht keine Rede sein könne und er erlaubt sich in dieser Beziehung noch etwas näher auf die rechtliche Seite jener sogenannten Vorrechte einzugehn. Das Urtheil hierüber hängt wohl von dem Entscheid der Frage ab: „Sind jene Rechte wirkliche Privatrechte, beruhen sie ihrer Natur und ihrem Ursprung nach auf einem privatrechtlichen Titel, oder beruht die Ausübung derselben bloß auf hoheitlichen Bewilligungen und der Gesetzgebung eines Landes über gewerbliche Verhältnisse?“ —

Schon die allgemeine Natur dieser Privilegien spricht entschieden gegen einen privatrechtlichen Charakter derselben. Nach allgemein herrschenden Rechtsbegriffen liegen die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Straßen außer dem Gebiete der Privatrechte; es können weder Eigenthum noch andere dingliche Rechte daran erworben werden, woraus von selbst folgt, daß einzelne Staatsbürger nicht auf den Grund eines Privatrechts irgend eine Beschränkung in der freien Benugung solcher Straßen aufstellen können. Die einzig möglichen Beschränkungen gehen von der Staats-

gewalt aus und beruhen entweder auf der Regalität (wie bei den Zöllen) oder auf der Polizeigewalt (wie bei den Vorschriften über den Gebrauch der Straßen, über Bespannung, Felgenbreite, Sicherheitsmaßregeln aller Art). Um nun aber nachzuweisen, daß diese allgemeine, rechtliche Auffassung der Sache im vorliegenden Fall auf keine Weise modifizirt werde, wird eine nähere Betrachtung der einzelnen Schifffahrtsrechte nothwendig:

1. Im Kanton Uri.

A. Die theilfahrende Schiffgesellschaft in Flüelen.

Aus einem bei den Akten liegenden Memorial dieser Gesellschaft vom 23. Dezember 1848 ist über das Wesen und den Umfang ihrer Rechte Folgendes zu entnehmen:

Nach dem Gesetz (Art. 244, §. 1) habe die Gesellschaft (mit Ausnahme der Rechte des Urinauens) einzig das Recht jemanden (resp. Personen und Waaren) wer es sei, aus hiesigem Kanton zu führen. Bisweilen seien einige Rechte den Retourschiffen aus andern Kantonen durch freiwillige Uebereinkunft eingeräumt worden. Dieses Vorrecht sei uralte, indem die ältesten Urkunden von der Schiffergesellschaft als einer schon bestehenden Sache sprechen. Es werde durch eine Gesellschaft rechtlicher Bürger von Flüelen ausgeübt, welche laut Landrathserkenntniß vom Jahr 1622 wenigstens aus dreißig tüchtigen Führen bestehen müsse, an eine obrigkeitliche Schifffahrtsordnung gebunden sei und unter der Aufsicht und Leitung eines beeidigten Schiffmeisters stehe. Anfänglich sei dieses Vorrecht in Form eines von der obersten Landesbehörde erteilten Privilegiums gegeben worden; es habe sich durch alle Stürme der Zeiten erhalten, nicht nur als hergebrachtes Recht, sondern auch wegen der Nothwendigkeit eines geordneten und sichern Transportes; auch sei es im Laufe

der Zeit, wie die Urkunden beweisen, häufig bestätigt worden. In neuerer Zeit sei dieses Recht in die Gesetzsammlung aufgenommen worden, und eine besondere Verordnung bestimme die Ausübung des Rechts und die damit verbundenen Pflichten. Dieses Vorrecht bestehe also in Form eines Gesetzes, welches auf uralten Privilegien und Uebungen beruhe, sowie auf der Ueberzeugung der Landsgemeinde, daß das Bestehen einer gesetzlichen Schiffergesellschaft im Interesse des Landes sowohl als der Reisenden liege. Die Gesellschaft bestehe nach Vorschrift aus gut beleumdeten und des Fahrens kundigen Männern von Flüelen; sie ergänze sich selbst und jedes Mitglied habe beim Eintritt fl. 100 zu bezahlen, wovon ein Theil in die Bürgschaftskasse für den Fall einer Verwahrlosung anvertrauter Waaren gelegt werden müsse. Ueberdies haben in einem solchen Fall alle Mitglieder solidarisch zu haften. Ueberhaupt bestehen viele Pflichten und Verbindlichkeiten für sie, weshalb sie auch Vorrechte und Nutzen haben müssen.

Ueber den Umfang und Ertrag dieser Rechte bemerkt die Schiffergesellschaft im Wesentlichen Folgendes: Man müsse für den Ertrag der Fahrten auf Jahre zurückgehn, in welchen die Dampfschiffahrt noch nicht eingeführt war; hingegen die Abfuhrgebühr (Fährleite) könne man nach den Normaljahren 1845—1847 berechnen, weil diese ungefähr gleich geblieben sei. Auf diese Grundlage stellt die Gesellschaft folgende Rechnung auf:

1831. Die Fahrten der Ruderschiffe mit Menschen, Waaren und Bieh	Fr.	4,276	Rp.	76 $\frac{1}{2}$
1845. Die Fährleite	"	683	"	56 $\frac{1}{2}$
Die Postfahrten nach jetzigem Postkurse	"	4,380	"	—
Summa:	Fr.	9,340	Rp.	33.

1832.	Die Fahrten der Ruderschiffe	Fr.	5,407	Rp.	08
1846.	Die Fährleite . . .	"	1,407	"	28½
	Die Postfahrten . . .	"	4,380	"	—
	Summa:	Fr.	11,194	Rp.	36½
1833.	Die Fahrten der Ruderschiffe	Fr.	5,268	Rp.	06
	Die Fährleite . . .	"	1,833	"	30
	Die Postfahrten . . .	"	4,380	"	—
	Summa:	Fr.	11,481	"	36

Durchschnittlich im Jahr Fr. 10,672. In obiger Abfuhrgebühr oder Fährleite sei die von den Dampfschiffen geleistete Entschädigung noch nicht inbegriffen; diese betrage von 1838—1841 jährlich Fr. 600, von 1841—1847 jährlich Fr. 720 und nach gegenwärtigem Akkorde Fr. 960.

Dieser Darstellung der Schiffgesellschaft sind vidimirte Abschriften folgender Urkunden beigelegt:

1) Eine in zwei Artikeln bestehende Verordnung, aus einem angeblich im Jahr 1374 ertheilten Instrument, im Jahr 1754 ausgezogen. Diese Verordnung bestimmt, daß Niemand Güter führen soll als der Rauen, an dem die Rehrordnung sei; auch setzt sie gewisse Preise fest.

2) Im Jahr 1622 stellten die Dorfleute zu Flüelen dem zweifachen Landrathe vor: Seit einigen Jahren ziehen Landleute aus verschiedenen Drtschaften nach Flüelen und verlangen sogleich die Schifffahrtsberechtigung, ungeachtet dieselben des Fahrens und des Sees ganz unkundig seien und dadurch große Gefahr für Personen und Eigenthum entstehen würde. Die Schiffergesellschaft, die über fünfzig Personen zähle, habe daher beschlossen, daß künftig Landleute, die nach Flüelen ziehen, etliche Jahre da wohnen und die Schiffahrt erlernen sollen, ehe sie in die Gesellschaft aufgenommen werden können. In der Hoffnung,

durch dieses Mittel erfahrene Schifflente heranzubilden, bitte die Gesellschaft den Landrath um Bestätigung dieser Maßregel. In Genehmigung der angegebenen Gründe und in weiterer Berücksichtigung, daß die Schiffergenossenschaft von Alters her berechtigt sei, sich nach Gutfinden zu ergänzen, jedoch so, daß wenigstens dreißig erfahrene Schiffer vorhanden sein müssen, beschloß der Landrath, sie bei den bisherigen Rechten zu schügen und bestätigte dadurch die Verfügung der Gesellschaft.

3) Im Jahr 1675 beschwerten sich die Schifflente, daß etliche Fremde sich weigern wollen, die „Fürleite“ zu bezahlen, welche sie nach altem Recht und Brauch von allen Kaufmannsgütern, die in Flüelen verzollt werden, zu beziehen haben. Hierauf haben Statthalter und Rath von Uri, unter Berufung auf einen Befreiungsbrief vom Jahr 1577, der den Schifflenten diese Gebühr zusichere, beschlossen, es sei denselben die Fürleite, wie bisanhin, zu bezahlen.

4) Im Jahr 1691 bestätigte der Rath neuerdings ihr Recht, als sie sich beschwerten, daß verschiedene Waaren durch andere Gelegenheiten ausgeführt werden, ohne ihnen die Abfuhrgebühr zu bezahlen.

Wenn man nun die angeführte Darstellung der Schiffergesellschaft selbst und die beigelegten Akten ins Auge faßt, so muß man zu der Ueberzeugung gelangen, daß jenes Vorrecht keineswegs einen privatrechtlichen Charakter trägt, sondern auf obrigkeitlichen Verordnungen beruht, welche im Geiste der frühern Zeit und auch aus polizeilichen Gründen das Gewerbe der Schifffahrt regulirten, und daß somit die kompetenten Behörden jeder Zeit berechtigt sind, diese Verordnungen abzuändern und aufzuheben, wie sie es auch theilweise gethan haben. Das ganze Institut trägt den Charakter einer Schifferzunft, und wenn durch Bil-

dung einer Art von Societät im Innern derselben auch gegenseitige privatrechtliche Verhältnisse unter den Mitgliedern entstehen mußten, so ändert dieses natürlich nichts in ihrem Wesen und Ursprung, sowie in ihrem rechtlichen Verhältniß zum Kanton. — Aus den angeführten Akten ergibt sich nun, daß der Ursprung des Rechts nicht in einem privatrechtlichen Erwerbstitel zu suchen ist, sondern in einer Verordnung oder Konzession der Obrigkeit, daß hiezu wesentlich auch polizeiliche Gründe, nämlich die Sicherung der Schifffahrt, mitwirkten, daß die Gesellschaft bei Aenderung ihrer Statuten die Genehmigung der Regierung einholen mußte, daß die letztere das Minimum der Gesellschaftsmitglieder bestimmte und dadurch das Recht selbst in seiner materiellen Wirkung und in seinem Ertrag gänzlich von sich unabhängig machte. Denn so gut die Regierung dreißig Mitglieder als Minimum verlangte, ebensogut hätte sie eine so große Zahl festsetzen können, die einer freien Konkurrenz gleichgekommen wäre. Diese Momente sind unvereinbar mit dem Charakter eines Privatrechts, welches die Regierungsgewalt nicht durch Verordnungen vernichten und modifiziren kann. Die Bezahlung einer Einkaufssumme ändert nichts an dem Verhältnisse; denn man weiß ja, daß solche bei den Zünften und Innungen oft vorkommen und der ziemliche Betrag derselben erklärt sich aus der Garantie für Schadenersatz, wozu ein Theil der Summe bestimmt ist. Die solidarische Haft der Mitglieder ist ein weiterer Beweis gegen den privatrechtlichen Charakter des Vorrechts, indem sie sich nicht daraus herleiten läßt. Sehr natürlich ist es aber, daß diese Solidarpflicht nebst manchem andern als Bedingung der Konzession vorgeschrieben wurde. Dieses anerkennt auch die Schiffergesellschaft, indem sie in ihrer Darstellung sagt: „Soll aber eine Gesellschaft mit solchen

Pflichten bestehn, so muß sie auch Vorrechte und Nutzen haben.“ — Es bedarf indeß wohl kaum der Erinnerung, daß jene Pflichten mit den Rechten aufhören würden. —

Die Abfuhrgebühr (Fürleite) ist nur ein Ausfluß der Beschränkung der Schifffahrt auf bestimmte Personen, oder eine abweichende Form der Ausübung des Rechts, nämlich eine Loskaufsgebühr für die Verpflichtung, sich nur durch bestimmte Personen fahren zu lassen. Es findet sich in den Akten durchaus nichts, welches auf einen andern Charakter des Rechts oder auf einen andern Ursprung hinwiese.

Ganz entscheidend endlich ist der Umstand, daß eine administrative Verordnung diese Schifffahrtsrechte beliebig regulirte, während wirkliche Privatrechte außer dem Bereich der Regierungsgewalt liegen. (Landbuch von Uri, Bd. I, Seite 218.) Nach dieser Verordnung werden zwei bisherige Schifffahrtsgesellschaften in Eine vereinigt unter dem Namen der Theilfahrenden und dieser mit Vorbehalt der Rechte des großen Marktschiffs das ausschließliche Transportrecht ertheilt. Dann folgen Vorschriften über die Anschaffung und Unterhaltung der Schiffe, Organisation der Aufsicht, Vorschriften über die Rehrordnung, den Tarif des Schiffslohns nach allen Ortschaften, die solidarische Haft aller Mitglieder u. s. w. Am Schlusse wird dann noch gesagt, daß die alten Rechte, soweit sie nicht mit gegenwärtiger Verordnung im Widerspruch stehen, einweilen in Kraft bestehen. Hierin liegt wieder ein Beweis, daß die Regierung diese Rechte modifizirt habe und sich vorbehalte, auch künftig Weiteres zu verfügen.

Der Bundesrath glaubt nun, das Gesagte werde hinreichen, um darzuthun, daß von Privatrechten nicht die Rede sein könne, sondern daß jene Schifffahrtsrechte nichts anders seien, als der Ausbruch und die Wirkung der auf

alten Konzessionen und Verordnungen beruhenden Regulirung des Schiffergewerbs, gleichwie in vielen Staaten einzelne Gewerbe und Berufsarten auf ähnliche Weise beschränkt sind. Die natürliche Folge dieser rechtlichen Auffassung ist die, daß die Staatsgewalt solche Zustände ohne Entschädigung abändern oder aufheben kann. Wenn daher die freie Schifffahrt bundesgemäß hergestellt werden muß, so hat der hohe Stand Uri seine Gesetzgebung in dieser Beziehung abzuändern und von dem Rechte Gebrauch zu machen, das er sich (zwar unnöthigerweise) in Art. 244, §. 18 des Landbuchs vorbehalten hat, gleichwie die Gesetzgebung aller Kantone sich in manchen Punkten nach den Vorschriften des Bundes modifiziren muß.

Unter diesen Umständen hält es der Bundesrath nicht für nothwendig, auch über das Quantitativ des Ertrags jener Rechte näher einzutreten, sondern er fügt bloß die Andeutung bei, daß auf den Fall einer gerichtlichen Erörterung dieses Gegenstandes noch sehr wesentliche Einreden gegen die Richtigkeit der aufgestellten Berechnung sich erheben ließen.

B. Die Schiffgesellschaft des Uri=Nauens.

Auch von dieser Gesellschaft liegt eine Darstellung ihrer Verhältnisse bei den Akten, die im Wesentlichen Folgendes enthält: Seit Jahrhunderten besitze die Gesellschaft das Recht, die vom Gotthard kommenden Transitgüter abzuführen, sowie überhaupt fremde und einheimische Personen und Waaren aufzunehmen. Dasselbe sei auch in der Verordnung über die theilhabende Gesellschaft mit den Worten: „das große Marktschiff und dessen Rechtsame ausgenommen“ — vorbehalten. Ferner sei es in einem Vertrage der Regierungen von Luzern und Uri vom Jahr 1810 als einzig patentirtes Frachtschiff für Transitgüter

erwähnt und anerkannt, und die Gesellschaft sei hiedurch befugt, Waaren von Luzerner- und Urnerbürgern, die nicht Transitgut seien, von beidseitigen Gestaden frei abzuführen.

Ueber die Entstehung und ursprüngliche Form dieser Rechte sei nichts bekannt, da keine Urkunden vorhanden seien. In Streitigkeiten zwischen beiden Gesellschaften sei immer nach bestehenden Uebungen geurtheilt worden. Die Zahl der Mitglieder der Gesellschaft habe 60 bis 120 betragen. Jedes Mitglied sei berechtigt, einen Mann aus den Bezirksangehörigen aufzunehmen. Ein solcher habe noch im Jahr 1825 einen Einkauf von 160 bis 250 Fr. bezahlen müssen. Früher sei der Rauen nur alle Montage abgefahren und die Transitgüter in- zwischen zurückgehalten worden. Waaren, welche nicht aufgehalten werden konnten, habe die andere Schiffsgesellschaft während der Woche abgeführt. Nach Erbauung der Gotthardstraße sei eine zweimalige Fahrt des Rauen und nach Einführung der Eilfuhren eine dreimalige angeordnet worden. Auch habe man eine vierte Fahrt durch Ueber- einkunft der theilfahrenden Gesellschaft übertragen.

Diese Darstellung des Umfangs der Rechte scheint aber selbst im Kanton Uri sehr bestritten zu sein. Denn die theilfahrende Gesellschaft sagt in ihrer Eingabe: ihr Transportrecht erstrecke sich auf alle Personen und Waaren; denn der Urinauen habe nur am Montag und später auch am Freitag abführen dürfen, was gerade zum Transport bereit gewesen, und selbst für diese Fahrten habe der Urinauen der theilfahrenden Gesellschaft die Abfuhrgebühr von allen Personen und Waaren bezahlen müssen, worüber die letztere sich auf ein Urtheil vom Jahr 1517 beruft, das nicht bei den Akten liegt.

Die Gesellschaft des Urinauens bemerkt in ihrem Be-

richte ferner: mit den Dampfschiffgesellschaften habe sie Verträge abgeschlossen, wodurch dieselben gegen eine jährliche Entschädigung berechtigt worden seien, die ihnen übergebenen Waaren abzuführen. Vom Jahr 1837 bis 1845 habe sie einen jährlichen Durchschnittserwerb von Fr. 3600 bezogen, wozu noch Fr. 480 Entschädigung vom Dampfschiffe des Herrn Rndrr gezahlt werden müssen, während sie gleichzeitig ihre Fahrten fortgesetzt habe. Gegenwärtig bestehe die Gesellschaft aus 86 Mitgliedern, die auch im niedrigsten Fuße, zu Fr. 160, berechnet, ein Einkaufskapital von Fr. 13,760 verwendet habe; das Inventar der Schiffe und Geräthschaften enthalte einen Werth von Fr. 1280. Bei Erklärung freier Schifffahrt würde sie daher, da sie neben den Dampfschiffen nicht konkurriren könne, Fr. 15,040 verlieren.

Ohne in das Sonderbare auch dieser Berechnung hier einzutreten, bemerken wir nur im Allgemeinen, daß auch von dieser Gesellschaft nicht der entfernteste Beweis für einen privatrechtlichen Charakter ihres Schifffahrtsrechts geführt werden konnte. Denn die ganze Einrichtung kann ebensogut auf alten Verordnungen und Konzessionen beruhen, und daß dem wirklich so sei, dafür sprechen alle oben angeführten Gründe. Es läuft alles darauf hinaus, daß die Schifffahrt im Kanton Uri theils in Folge einer altherkömmlichen Einrichtung und Anschauungsweise, theils aus polizeilichen Gründen nicht ein freies Gewerbe, sondern zwei Gesellschaften (Zünften, Korporationen) übertragen war, welche die Regierung beliebig organisirte und denen sie besondere Verpflichtungen auferlegte. Beschränkungen der Art bestehen noch in manchen Staaten bei vielen Gewerben, z. B. Metzgern, Wirthschaften und Handwerken aller Art, wobei Niemand bezweifelt, daß die Gesetzgebung solche Einrichtungen ohne alle Entschädigung

nach Gutfinden ändern könne. Man erinnere sich nur, wie in manchen Kantonen durch neue Gewerbsgesetze Mühlen, Tabernenwirthschaften, Metzgen und Handwerkszünfte gänzlich aus ihrer frühern Stellung verdrängt wurden.

Bezüglich auf die beiden erwähnten Schiffergesellschaften im Kanton Uri müssen wir endlich noch auf das Konkordat in Transitangelegenheiten des St. Gotthardspasses vom 7. August 1843 aufmerksam machen, dessen §. 2 lautet, wie folgt:

„Die Kantone beharren auf dem Grundsatz unbedingter freier Konkurrenz zu Wasser und zu Land, so daß es Jedermann freistehen soll, sein Transitgut versenden und führen zu lassen, durch wen und wohin es ihm beliebt, und werden demnach alle dieser freien Konkurrenz noch im Wege stehenden Hindernisse beseitigen.“

Die bei der Konferenz anwesenden Abgeordneten von Uri haben zwar bei der artikelweisen Berathung nicht für den §. 2 gestimmt. Allein am Schlusse des Konkordates heißt es: „Zu Urkund dessen haben die Regierungen der konkordirenden Kantone vorstehende Uebereinkunft bekräftigt, unterschrieben und besiegelt.“

Durch obigen Grundsatz sind jene Vorrechte in ihrem ganzen Fundament aufgehoben, und es hat der Kanton Uri, als konkordirender Stand, die Verpflichtung übernommen, alle einer unbedingt freien Konkurrenz im Wege stehenden Hindernisse zu beseitigen. Man muß sich daher billig verwundern, daß die Sache im Jahr 1849 noch auf dem alten Standpunkt steht, und daß die Bundesgesetzgebung einschreiten muß. Wäre der Kanton Uri allein bei der Angelegenheit theilhaftig, so hätten wir schwerlich diesen Weg eingeschlagen, sondern uns wahrscheinlich darauf beschränkt, auf Anrufen des Kantons

Luzern dem Konkordate durch Vollziehungsmaßregeln Anerkennung zu verschaffen.

II. Im Kanton Schwyz.

1. Die kleine Schiffig (Schiffahrtsgesellschaft) in Brunnen.

Alles, was über die Berechtigungen derselben vorliegt, ist ein Auszug aus der Verordnung dieser Gesellschaft vom Jahr 1836. Es ist auffallend, daß nur ein Auszug eingesandt wurde und muß daher dem Gedanken Raum geben, daß der übrige Theil der Verordnung nicht günstig für die angeblichen Rechte sich ausspreche. Wäre indeß die Sache irgend zweifelhaft, so hätten wir nicht ermangelt, die ganze Verordnung zu verlangen. Dieser Auszug enthält in zehn Paragraphen folgende Bestimmungen:

Die Gesellschaft müsse immer mehrere gute Schiffe unterhalten. Ein neu eintretender Schiffmann müsse tauglich sein, selbst fahren und sich ein Segel und zwei gute Ruder verschaffen; auch habe er 3 Louisd'or Eintrittsgeld zu bezahlen. Der Sohn eines Gesellschafters müsse nur 2½ Louisd'or entrichten. Jedes heimkommende Schiff sei Abends in die Schiffhütte zu stellen. Ein Schiffer, der am Fahren verhindert sei, könne einen andern Gesellschafters substituiren. Jeder Schiffmann müsse bei Buße an die Frohnfastengemeinden kommen. Ebenso werde bestraft, wer außer seiner Tour mit Personen an fremde Gestadefahre, oder wer mehr als einmal fahre, oder wer auf den Ruf nicht folge und die Reisenden verzögere, oder endlich, wer eine Fahrt veruntreue und verheimliche.

Es ist auf den ersten Blick klar, daß diese Verordnung ein Gemisch von Zunftstatuten und polizeilichen Verfügungen ist, und es bedarf daher wohl keiner Erör-

terung, um darzuthun, daß von einem privatrechtlichen Ursprung und Charakter der angeblichen Rechte keine Spur entdeckt werden kann.

2. Das Marktschiff in Gersau.

Hierüber liegt lediglich eine Marktschiffordnung vor vom 25. April 1824 und revidirt vom Bezirksrath den 1. Juli 1846. Schon hieraus folgt, daß die Verordnung von einer Administrativbehörde ausgieng oder wenigstens von ihr genehmigt werden mußte, was schon von vorn herein den Begriff von Privatrechten ausschließt. Der administrative und polizeiliche Charakter tritt ferner schon im ersten Paragraph ganz entschieden hervor. Er lautet so: „Die wohlweise Kommission hat nach Ansicht unsrer „Lage und Bedürfnisse für Handel und Wandel „durchaus nothwendig gefunden, daß ein Rauen oder „Marktschiff angeschafft werden solle.“

Der erste Titel der Verordnung handelt vom Marktschiff und dessen Ausrüstung. Es wird darin die Größe, Solidität und ganze Einrichtung des Schiffes vorgeschrieben und es geht daraus hervor, daß den Schiffleuten vorgeschrieben wurde, auf gemeinsame Rechnung ein solches Fahrzeug anzuschaffen. Ein aus der Gesellschaft Tretender soll sich mit dem Neueintretenden verständigen, oder es soll dessen Antheil abgeschätzt werden.

Der zweite Titel enthält im Wesentlichen folgende verschiedene Bestimmungen: Der Bezirksrath wählt nach einer Ausschreibung fünf Schiffleute und aus diesen den Rauenmeister, dessen Berrichtungen bestimmt werden. Für alle Waaren wird im Fall von Verlust oder Schaden garantirt, die vis major vorbehalten; zu diesem Behuf soll jeder Rauenknecht Fr. 400 Realkaution dem Bezirksrath hinterlegen und fl. 50 Kaution für das Marktschiff.

Kein Schiffmann darf seine Stelle einem andern übertragen; kann er sie längere Zeit nicht versehen, so wird der Bezirksrath die Stelle neu besetzen. Die Schifflente sollen die Waaren selbst verladen und möglichst sicher vor Schaden verwahren. Die Schiffer sollen an Markttagen zu bestimmter Stunde nach Luzern und zurück fahren. — Keiner der Schiffer darf einen Vorzug haben, sondern alle stehen in gleichen Rechten. — Die Reisenden dürfen nicht zum Rudern angehalten werden, außer wenn sie den Schifflohn abverdienen wollen. Durch dieses Schiff sollen alle Waaren und Produkte nach und von Luzern geführt werden, jedoch mit der Beschränkung, daß Jedermann frei in einem eigenen oder fremden Schiff fahren kann; nur dürfen solche Fahrten nicht in einem bestimmten Botendienste bestehen; Landeserzeugnisse darf jeder mit sich nehmen, jedoch nicht Güterwaaren von Luzern zurück, auch nicht mehr als ein bestimmtes Maß Getreide oder ähnliche Waaren. Vom Stück Vieh, das nicht im Marktschiff geführt wird, soll ein Schilling und drei Angster Schifflohn vergütet werden. Gegenstände, welche ohne Gefahr des Ueberladens von Luzern nicht mitgenommen werden können, sollen die Schifflente sobald möglich abholen lassen. Zu Wallfahrten müssen sie das Schiff hergeben. Es darf Niemand, als ein Schiffmann, substituirt werden.

Der dritte Titel bestimmt den Schifflohn für Personen und Waaren durch einen förmlichen Tarif.

Im Jahr 1841 beschwerten sich die Schifflente, daß alle Dienstage regelmäßig andere Schiffe nach Luzern fahren, worauf der Bezirksrath dieses in Anwendung obiger Verordnung verbot. —

Es geht aus derselben hervor, daß auch hier die Schifferrechte lediglich auf einer obrigkeitlichen Regulirung des Botendienstes beruhen, welche von der kompetenten

Behörde jeden Augenblick anders gestaltet werden kann. Diese Verordnung ist etwas freisinniger, als die Uebungen und Verordnungen in Uri, weil sie neuer ist und den Bedürfnissen der Zeit mehr Rechnung trug; allein wenn angenommen werden darf, daß gleiche Bedürfnisse und Volksansichten auch gleiche Einrichtungen zur Folge haben, so bestätigt sie ebenfalls, was wir oben über den rechtlichen Charakter der Verordnungen und Uebungen in Uri gesagt haben.

Wir übergehen ähnliche Einrichtungen in Rüşnach, weil es für einstweilen nicht in unserer Absicht liegt, die Seitenarme des Vierwaldstättersees, welche keine Handelsstraße bilden, in den Bereich des Gesetzesentwurfs zu ziehen.

III. Im Kanton Unterwalden.

Obwalden hat in Alpnach, Nidwalden in Stanz und Vuochs ebenfalls Fahrrechte, welche vielleicht mehr ein zivilrechtliches Element im Laufe der Zeit in sich aufgenommen haben. Aus diesem Grunde, und weil die erwähnten drei Ortschaften nicht an der Wasserstraße von Luzern nach Flüelen liegen, halten wir es nicht für nothwendig oder zweckmäßig, diese Rechte durch den vorliegenden Gesetzesvorschlag zu berühren.

Wir glauben somit dargethan zu haben, daß die Schweiz ein großes Interesse habe den freien Verkehr an der Gotthardsstraße herzustellen, daß die Bundesverfassung zu einer solchen Maßregel berechtige, ja auffordere, und daß allfällige Entschädigungsansprüche jedes rechtlichen Fundaments ermangeln. Indem wir daher Ihnen, Tit., den Gesetzesvorschlag zur Annahme empfehlen, erneuern wir anmit die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung. (Folgen die Unterschriften.)

Verhandlungen des Bundesrathes.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1849
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.05.1849
Date	
Data	
Seite	455-474
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 072

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.