

Bundesblatt

98. Jahrgang.

Bern, den 18. Juli 1946.

Band II.

Erscheint in der Regel alle 14 Tage. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

4982**Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen.

(Vom 12. Juli 1946.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

In unserer Botschaft vom 24. November 1936, mit der wir Ihnen den Entwurf zu einem neuen Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vorlegten, haben wir darauf hingewiesen, dass die schweizerische Eisenbahngesetzgebung, die in ihrer heutigen Gestalt im wesentlichen auf mehrere Jahrzehnte zurückgeht, veraltet und revisionsbedürftig ist. Unter den eisenbahnrechtlichen Erlassen, die einer baldigen Revision unterzogen werden müssen, kommt, neben dem Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft (A. S. a. F. XI, 1), dem Transportgesetz besondere Bedeutung zu.

Das Bundesgesetz vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen (A. S. 13, 644) ist seinerzeit weitgehend, zum Teil sogar wörtlich, dem ersten internationalen Übereinkommen vom 16. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr angepasst worden. Dieses Übereinkommen, das seinen Abschluss nicht zuletzt schweizerischer Initiative verdankt, ist seither wiederholt, nämlich in den Jahren 1906, 1923 und 1933 revidiert worden. Im Jahre 1923 ist ferner ein internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr abgeschlossen und 1933 ebenfalls revidiert worden. Mit diesen beiden Übereinkommen, denen 25 europäische Staaten beigetreten sind, stimmt nun das schweizerische Transportrecht in wesentlichen Punkten nicht mehr überein, was in einem Lande, dessen Bahnen einen grossen internationalen Verkehr bewältigen, unerwünscht ist.

Ebensowenig entspricht aber unser Eisenbahntransportrecht den seit Erlass des Transportgesetzes im Jahre 1893 stark veränderten Verkehrs-

verhältnissen. Hier sind einmal zunächst die technischen Verbesserungen und Neuerungen auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues und -betriebes zu nennen, denen auch das Transportrecht Rechnung tragen sollte. Dazu kommt, dass sich die Stellung der Eisenbahnen als Frachtführer mit dem Wegfall ihres frühern tatsächlichen Transportmonopols von Grund auf geändert hat, welcher Umstand auch in der Gesetzgebung nicht unberücksichtigt bleiben kann.

Angesichts der Notwendigkeit einer baldigen Revision der Transportgesetzgebung hat die mit der Vorbereitung der Revision der Eisenbahngesetzgebung beauftragte Expertenkommission gleichzeitig mit der Revision des Eisenbahngesetzes von 1872 auch diejenige des Transportgesetzes an die Hand genommen. Es bestand zuerst die Absicht, die grundsätzlichen Bestimmungen des Transportrechtes in das neue Eisenbahngesetz aufzunehmen. Als es sich dann aber im Interesse einer möglichst weitgehenden Vereinheitlichung und Zusammenfassung der öffentlich-rechtlichen Erlasse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens als wünschenswert erwies, das Bahnpolizeigesetz vom 18. Februar 1878 (A. S. 3, 422) und das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896 (A. S. 15, 517) in das neue Eisenbahngesetz einzubeziehen, hielt es die Expertenkommission, um die Revision des Transportrechtes nicht mehr weiter zu verzögern, für angezeigt, dieses wie bisher in einem besondern Gesetz zu ordnen.

Die Expertenkommission, bei welcher auch das eidgenössische Amt für Verkehr mitwirkte, schloss ihre Arbeit im August 1944 ab und legte dem Post- und Eisenbahndepartement Vorentwürfe zu einem neuen Transportgesetz sowie zu einem neuen Transportreglement vor. Es unterbreitete diese zur Begutachtung der mit dem Bundesratsbeschluss vom 26. Dezember 1919 geschaffenen kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmen und der Verkehrsinteressenten (A. S. 35, 1029). Diese Körperschaft, der die Schweizerischen Bundesbahnen, die vom Bunde konzessionierten schweizerischen Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen sowie Vertreter der grössern Wirtschaftsverbände des Landes angehören, hat die Vorentwürfe unter Mitwirkung des Amtes für Verkehr eingehend geprüft und als Ergebnis dieser Arbeit dem Post- und Eisenbahndepartement Abänderungs- und Ergänzungsvorschläge eingereicht. Diese Anträge, die im allgemeinen eine noch bessere Anpassung des Transportrechtes an die heutigen Verkehrsverhältnisse bezwecken, sind im vorliegenden Entwurf durchwegs berücksichtigt worden, so dass dieser als ein Werk der Verständigung zwischen den dem öffentlichen Verkehr dienenden Transportanstalten und ihren Benützern bezeichnet werden darf.

Was nun die notwendige Anpassung des Transportgesetzes an die beiden auf den 1. Oktober 1938 in Kraft gesetzten internationalen Übereinkommen vom 28. November 1933 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr anbelangt, so musste sich diese Anpassung auf die grundlegenden, voraussichtlich während längerer Zeit keiner Änderung bedürftigen Bestimmungen beschränken. Die übrigen Vorschriften, die sich jederzeit der Entwicklung und den stets wechselnden Be-

dürfnissen des Verkehrs anzupassen haben, sollen in das Transportreglement übernommen werden.

Nachdem die beiden internationalen Übereinkommen mit Bundesbeschluss vom 10. März 1937 durch die Bundesversammlung genehmigt worden sind (A. S. 54, 485), glauben wir bei der Erläuterung des Gesetzesentwurfes auf eine nähere Begründung der Bestimmungen, die aus den internationalen Übereinkommen übernommen sind, verzichten zu können.

Ingress.

Die Gesetzgebung des Bundes auf dem Gebiet des Eisenbahntransportrechtes hat ihre verfassungsmässige Grundlage nicht in einer besondern Bestimmung der Bundesverfassung; sie stützt sich vielmehr als zivilrechtliche Sonderregelung gegenüber den allgemeinen Vorschriften über den Frachtvertrag (Art. 440—457 OR) in erster Linie auf *Art. 64 BV*, der dem Bunde die Gesetzgebung auf dem Gebiete des gesamten Zivilrechts zuweist.

Wie schon das geltende Transportgesetz, enthält auch der vorliegende Entwurf verschiedene, nicht im Zivilgesetzgebungsrecht, sondern in der allgemeinen Eisenbahnhoheit des Bundes begründete Bestimmungen, die ihre verfassungsmässige Grundlage in *Art. 26 BV* finden.

Für die Anwendung des Gesetzes auf den Verkehr der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen bildet schliesslich *Art. 24^{ter} BV* die Grundlage.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Geltungsbereich.

(Art. 1, 3, 4 und 5.)

Der örtliche Geltungsbereich des Gesetzes erstreckt sich gemäss *Art. 1, Abs. 1*, wie schon bisher auf den Verkehr der auf Schweizer Gebiet gelegenen Eisenbahnen und der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen. Damit gilt also schweizerisches Recht grundsätzlich auch für die auf Schweizer Gebiet betriebenen ausländischen Eisenbahnen. Praktische Erwägungen können allerdings dafür sprechen, auf den Verkehr ausländischer Bahnen auf Schweizer Gebiet ihr ausländisches Recht, wie umgekehrt auf den Verkehr schweizerischer Bahnen auf ausländischem Gebiet Schweizerrecht anzuwenden. Die hierüber von den Bahnen durch Vereinbarung aufgestellten besondern Bestimmungen bleiben deshalb vorbehalten.

Der sachliche Geltungsbereich umfasst die Beförderungen auf Eisenbahnen und Schiffen. Eisenbahnen in diesem Sinne sind alle Unternehmungen, die dem Eisenbahngesetz von 1872 unterstellt sind, das selber allerdings auch

keine Begriffsumschreibung enthält. Nach herrschender Auffassung sind Eisenbahnen diejenigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmungen, die Personen oder Güter mit Fahrzeugen befördern, die mit motorischer Kraft oder durch ihr eigenes Schergewicht (Standseilbahnen) auf Schienen fortbewegt werden. Auf die gemäss Verordnung vom 19. Dezember 1910 betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern (A. S. 26, 1493) der Bundesaufsicht unterstellten Schifffahrtsunternehmungen kann das Gesetz jedoch nur sinngemäss angewendet werden.

Eine Neuerung gegenüber dem geltenden Recht besteht darin, dass nach *Art. 1, Abs. 3*, das Eisenbahntransportrecht auch dann gelten soll, wenn sich die Eisenbahnen bei der Durchführung des Beförderungsvertrages anderer Transportmittel bedienen. Es handelt sich hierbei um die Fälle, in denen zufolge von Betriebsunterbrechungen oder aus andern bahnbetrieblichen Gründen statt der Eisenbahnfahrzeuge andere Transportmittel verwendet werden. Verstanden ist dabei jedoch immer, dass der Beförderungsvertrag ein eisenbahnrechtlicher bleibt, sich also, was den Güterverkehr betrifft, auf die Frachtkunde gründet. Aus dieser Einheit des eisenbahnrechtlichen Beförderungsvertrages ergibt sich auch die Anwendung des Transportgesetzes auf die Zufuhr der Güter von der Empfangsstation ins Domizil des Empfängers durch den offiziellen Camionnagedienst, d. h. durch den von der Eisenbahn hiefür vertraglich verpflichteten Fuhrhalter.

Keine Anwendung findet das Transportgesetz an sich auf die gemäss Verordnung vom 18. September 1906 betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen (A. S. 22, 565) sowie gemäss der Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916 (A. S. 32, 21) konzessionierten Transportunternehmungen, selbst wenn sie von Eisenbahnen betrieben werden sollten. Praktisch wird allerdings schon heute auch für Beförderungen dieser Unternehmungen durch eine entsprechende Bestimmung in den Tarifen das Eisenbahntransportrecht als Vertragsrecht für anwendbar erklärt. Soweit hiefür ein Bedürfnis besteht und die Anwendung des Eisenbahntransportrechtes auch auf andere vom Bund konzessionierte Unternehmungen (z. B. auf Trolleybusbetriebe) zur Erzielung einheitlicher Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Arten von Verkehrsbetrieben wünschbar erscheinen sollte, bietet *Art. 3* des Gesetzesentwurfes dem Bundesrat die Möglichkeit, auf dem Verordnungsweg oder von Fall zu Fall in der Konzession den Geltungsbereich des Transportgesetzes entsprechend zu erweitern. Ebenso kann gemäss *Art. 4* der Bundesrat für Fälle, in denen die Beförderung im Anschluss an die Eisenbahn von einer andern regelmässig betriebenen Verkehrsunternehmung übernommen wird (gemischte Beförderung), im Transportreglement das Eisenbahntransportrecht anwendbar erklären.

Bei der Verschiedenartigkeit der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der dem Gesetz unterstellten Transportunternehmungen ist es nicht möglich, ein Transportrecht zu schaffen, das von allen in gleichem Umfange und auf gleiche

Weise angewendet werden kann. Es muss deshalb die Möglichkeit bestehen, das neue Transportrecht den besondern Verhältnissen anzupassen (*Art. 5*), wie dies bis jetzt schon für Nebenbahnen in Art. 9 des Nebenbahngesetzes vom 21. Dezember 1899 (A. S. 18, 42) vorgesehen ist.

Transportreglement.

(Art. 2.)

Die Rechtsnatur des geltenden Transportreglements ist nicht ganz klar. Weil im Transportgesetz das Transportreglement wohl vorgesehen, dabei aber nicht bestimmt wurde, von wem es zu erlassen sei, ist es seinerzeit von den Eisenbahnunternehmungen selbst herausgegeben und vom Bundesrat durch Beschluss vom 11. Dezember 1893 lediglich genehmigt worden. Damit hatte es aber vorerst nur den Charakter einer freiwilligen Vereinbarung unter den Eisenbahnen, an die jede davon zurücktretende Unternehmung nicht mehr gebunden gewesen wäre. Dadurch aber, dass der Bundesrat durch die Vollziehungsverordnung zum Transportgesetz vom 21. März 1911 (A. S. 27, 148) das Transportreglement für den Verkehr sämtlicher schweizerischer Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen verbindlich erklärte, erhielt dieses praktisch die Bedeutung einer bundesrätlichen Verordnung. *Art. 2* des Gesetzesentwurfes beseitigt nun endgültig die im heutigen Transportgesetz enthaltene Unklarheit über den rechtlichen Charakter des Transportreglementes und beauftragt den Bundesrat, dasselbe zu erlassen. Dabei soll dieses aber, nachdem der Inhalt des Gesetzes, wie bereits erwähnt, auf die grundlegenden Bestimmungen beschränkt ist, nicht nur eine blosser Vollziehungsverordnung, sondern eine Rechtsverordnung sein und auch Bestimmungen über die Eisenbahnbeförderung enthalten, für die das Gesetz selbst keine Vorschriften aufgestellt hat.

Nichtigkeit abweichender Vereinbarungen.

(Art. 6.)

Die Vorschrift des *Art. 6* bildet die logische Folge und Bestätigung des Grundsatzes von Art. 455 OR, wonach die durch den Bund konzessionierten Transportunternehmungen nicht befugt sind, die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht des Frachtführers durch besondere Abmachungen im voraus auszuschliessen oder zu beschränken. Nichtig sind in solchen Fällen natürlich nur die die Haftung ausschliessenden oder beschränkenden Bestimmungen, während der Beförderungsvertrag selbst dadurch nicht hinfällig werden soll. Eine Ausnahme von der grundsätzlichen Nichtigkeit abweichender Haftpflichtbestimmungen besteht indessen für Vereinbarungen, die von den Eisenbahnen über die Beförderung von Gegenständen abgeschlossen werden, deren Verlad und Beförderung aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht.

Beförderungspflicht.

(Art. 7.)

Art. 7 übernimmt den schon bisher in Art. 5 des geltenden Transportgesetzes enthaltenen Grundsatz der Beförderungspflicht. Diese Verpflichtung ist seinerzeit den Eisenbahnen, als sie noch im Besitz des tatsächlichen Transportmonopols waren, auferlegt worden, um die Bahnbenützer vor willkürlicher Behandlung durch die Eisenbahnen zu schützen.

Weitere Gründe, die zur staatlichen Auferlegung der Beförderungspflicht geführt haben, sind darin zu suchen, dass der Bau der Eisenbahnen nur durch staatliche Konzession und durch das Enteignungsrecht ermöglicht und ihr Betrieb seither durch weitgehende Steuerbefreiungen (Bundesbahnen) oder Steuererleichterungen gefördert worden ist. Die Beförderungspflicht ist es vor allem, die den Eisenbahnbetrieb zum öffentlichen Dienst stempelt. Die Mehrkosten, die daraus für die Eisenbahnen entstehen, übersteigen jedoch die Entlastungen aus dem besondern Enteignungs- und Steuerrecht ganz erheblich. Im allgemeinen gibt man sich hierüber zu wenig Rechenschaft. Als Folge der Beförderungspflicht müssen grössere und leistungsfähigere Betriebsanlagen bereitgehalten werden, müssen namentlich die Personalbestände und der Rollmaterialpark entsprechend umfangreicher sein, damit sie bei den Verkehrsschwankungen auch zur Bewältigung des Spitzenverkehrs ausreichen. Die Selbstkosten der Eisenbahnen werden dadurch erheblich erhöht. Solange der Wettbewerb neuer Verkehrsmittel sich nicht stark geltend machte, konnten die hieraus entstehenden höheren Selbstkosten ohne Schwierigkeiten auf den gesamten Verkehr abgewälzt werden.

Während des letzten Vierteljahrhunderts haben sich jedoch die Voraussetzungen für die Auferlegung der Beförderungspflicht grundlegend geändert, indem die Eisenbahnen mit dem Aufkommen neuer Verkehrsmittel, besonders des Automobils, ihre Monopolstellung verloren haben. Bei der bisherigen Freiheit des Automobilverkehrs in der Anpassung der Preise an die Nachfrage und mit der Annahme oder Abweisung von Transportaufträgen erweist sich jedoch die bisherige staatliche Auflage der uneingeschränkten Beförderungspflicht für die Eisenbahnen immer mehr als eine schwere finanzielle Last. Es ist deshalb verständlich, dass die nationalrätliche Bundesbahnkommission schon im Jahre 1930 dem Bundesrat nahelegte, die Möglichkeit und Zweckmässigkeit einer Einschränkung der gesetzlichen Beförderungspflicht zu prüfen.

Angesichts der veränderten Sachlage ist auch bei Anlass der Revision der internationalen Übereinkommen im Jahre 1933 verschiedentlich die Ansicht vertreten worden, dass von einem Transportmonopol der Eisenbahnen nicht mehr die Rede sein könne und dass somit die Beibehaltung der den Eisenbahnen in früherer Zeit auferlegten Beförderungspflicht heute eine einseitige, unbillige und ungerechtfertigte Belastung sei, da die konkurrenzierenden Verkehrsmittel einer derartigen Verpflichtung nicht unterworfen seien. Trotz dieser in der Eisenbahnliteratur verschiedentlich geäusserten Einwände gegen

die Beibehaltung der bisherigen Beförderungspflicht sind auf der internationalen Revisionskonferenz im Jahre 1933 keine Anträge auf Lockerung der Beförderungspflicht der Eisenbahnen gestellt worden. Wir finden denn auch in den gegenwärtig geltenden internationalen Übereinkommen, denen auch die Schweiz beigetreten ist, diese Beförderungspflicht bestätigt. Diese Tatsache lässt sich nun allerdings auch dadurch erklären, dass im internationalen Verkehr der Wettbewerb des Automobils wegen der längeren Entfernungen sich weniger geltend macht als im inländischen Verkehr, das tatsächliche Monopol somit weniger unterhöhlt wurde als im inländischen Verkehr.

In der bundesrätlichen Botschaft vom 18. Juni 1937 zur Autotransportordnung ist zu den gesetzlichen Auflagen gegenüber den Eisenbahnen wie folgt Stellung genommen worden:

Eine Betrachtung der Konkurrenzgrundlagen zwischen Schiene und Strasse lehrt, dass sowohl die Betriebsform als die Betriebsart der beiden Verkehrsmittel wesensverschieden sind. Die Eisenbahnen sind durch Gesetze und Konzessionsbedingungen hinsichtlich ihrer Organisation und ihres Betriebes in erster Linie in den Dienst der Volkswirtschaft gestellt worden. Erst daneben ist es ihnen gestattet, nach ihrem eigenwirtschaftlichen Gewinnstreben zu handeln. Bekanntlich unterliegen die Eisenbahnen der Betriebspflicht — selbst für unrentable Strecken —, der Beförderungspflicht und dem Tarifzwang, d. h. sie haben Tarife nach anerkannten Grundsätzen zu erstellen, von der Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen, zu veröffentlichen und unter gleichen Umständen jedermann gegenüber gleich anzuwenden. Namentlich die Tarifgestaltung der Eisenbahnen ist überall in den Dienst der staatlichen Wirtschaftspolitik gestellt worden, sei es zugunsten der Förderung gewisser Wirtschaftszweige im Inland, sei es im Interesse der Ausfuhr... Es mag in diesem Zusammenhang dahingestellt bleiben, ob diese Auflagen unter den heutigen Verhältnissen sich noch rechtfertigen lassen. Zur Beurteilung der Konkurrenzgrundlagen zwischen Schiene und Strasse steht eindeutig fest, dass alle diese, den Eisenbahnen im öffentlichen Interesse auferlegten Pflichten und Lasten ihnen besondere, betriebsfremde Kosten verursachen.

In dieser Botschaft ist auch festgehalten worden, dass die gemeinwirtschaftlichen Bindungen der Eisenbahnen sich zu ihren Ungunsten ausgewirkt und neben andern Gründen auch zur Bestandesvermehrung der Motorfahrzeuge beigetragen haben.

Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes zu einem neuen schweizerischen Transportgesetz ist im Schosse der Expertenkommission die Frage eingehend geprüft worden, ob die veränderte Stellung, in die die Eisenbahnen zufolge des Konkurrenzkampfes mit den neuen Verkehrsmitteln geraten sind, es rechtfertige, ihnen für den internen schweizerischen Verkehr die Last der Beförderungspflicht noch im bisherigen Umfange aufzuerlegen. Dabei wurde von einzelnen Kommissionsmitgliedern die Auffassung vertreten, dass eine Einschränkung der Beförderungspflicht je nach der Einstellung der Benutzer zur Eisenbahn nicht nur angezeigt sei, um dieser eine kaufmännische Geschäftsgebarung zu ermöglichen, sondern dass sie vielleicht sogar als wirksames Mittel dazu dienen könnte, um den Verkehr der Eisenbahn weitgehend zu erhalten.

Solchen Erwägungen gegenüber ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die neueren Kodifikationen des Eisenbahntransportrechts in andern Staaten auch an der durch die internationalen Übereinkommen bestätigten Transportpflicht festgehalten haben, obschon auch bei ihnen aus den nämlichen Gründen die gleichen Einwendungen dagegen erhoben worden sind. Wir schlagen vor, es auch für unser Land zu tun und den Grundsatz der Beförderungspflicht auch in den vorliegenden Gesetzesentwurf zu übernehmen.

Zu dieser Auffassung führt schon die Überlegung, dass eine brauchbare Formulierung des Grundsatzes, wonach der Umfang der Beförderungspflicht nach dem Gesichtspunkt der Treue des Interessenten zur Eisenbahn gerichtet werden sollte, kaum gefunden werden könnte. Jedenfalls würden sich seiner Anwendung in der Praxis die grössten Schwierigkeiten entgegenstellen, und die Rechtsunsicherheit, die daraus entstünde, wäre bedenklich und könnte gegenüber den Eisenbahnen leicht zum Vorwurf der Willkür führen.

Darüber hinaus muss man sich aber vor allem fragen, ob bei einer derartigen Ordnung die Eisenbahn ihre bisherige Rolle als öffentliche Verkehrsunternehmung überhaupt noch in vollem Umfang spielen könnte. Die Anforderungen, die gleichsam als überlieferte Selbstverständlichkeit bisher an die Eisenbahnen von diesem Standpunkt aus gestellt wurden, waren strenge, indem es stets als gegeben erachtet wurde, dass die Dienste der Eisenbahn zu den vorgeschriebenen Bedingungen ohne weiteres beansprucht werden konnten.

Im Interesse unserer Volkswirtschaft muss deshalb an dem Grundsatz der Beförderungspflicht der Eisenbahnen festgehalten werden. Dies will jedoch nicht heissen, dass dieser Grundsatz bedingungslos angewendet werden kann und soll. Die in *Art. 7, Abs. 1*, vorgesehenen Bedingungen sind die überlieferten und entsprechen denjenigen der internationalen Übereinkommen. Dies gilt auch hinsichtlich der Bestimmung von *lit. d*, obschon diese Voraussetzung der Beförderungspflicht, entsprechend der bestehenden Gerichtspraxis und der übereinstimmenden Auffassung der Kommentare zu den internationalen Übereinkommen, dahin präzisiert wird, dass die Beförderung mit den «gewöhnlichen, den regelmässigen Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Beförderungsmitteln» möglich sein soll.

In *Abs. 3* ist ferner die Möglichkeit zu einer weitem Einschränkung der Beförderungspflicht vorgesehen. Damit soll namentlich den verschiedenartigen Verhältnissen bei unsern Eisenbahnen, besonders bei den Nebenbahnen, Rechnung getragen und verhütet werden, dass die starre Formulierung des Grundsatzes der Beförderungspflicht zum Hindernis wird für eine technisch fortschrittliche Betriebsführung der Eisenbahnen. Bei der Anwendung dieser gesetzlichen Ermächtigung werden auch die finanziellen Verhältnisse der einzelnen Transportunternehmen sowie der jeweilige Grad des Schutzbedürfnisses der Bahnbenützer massgebend sein müssen.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass ein Teil der nunmehr mit allgemeinen Staatsmitteln beseitigten Überschuldung der Bundesbahnen wie der Privat-

bahnen auf die vom Staate auferlegte Beförderungspflicht zurückzuführen war, deren finanzielle Lasten seit dem Aufkommen des ungehemmten Wettbewerbes durch das Automobil nicht mehr wie zur Zeit des tatsächlichen Transportmonopols durch entsprechend höhere Bahntaxen auf die Bahnbenützer, d. h. auf die Allgemeinheit, abgewälzt werden konnten.

Da bei der gesetzlichen Ordnung des gewerbsmässigen, nicht linienmässigen Automobilverkehrs die Beförderungspflicht kaum wird eingeführt werden können, wird die Zukunft lehren, ob auf die Dauer die Beförderungspflicht der Eisenbahnen im vorgesehenen Umfange ohne einen von der Allgemeinheit zu tragenden finanziellen Ausgleich wird beibehalten werden können oder nicht. Für die Bundesbahnen allerdings ist die Grundlage für ein solches Korrelat des finanziellen Ausgleiches bereits in Art. 16 des neuen Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 geschaffen worden, indem Fehlbeträge nicht mehr auf neue Rechnung der Bundesbahnen vorgetragen werden dürfen, d. h. von der Allgemeinheit zu tragen sind. Je weniger der Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Lasten der Eisenbahnen durch eine entsprechende Regelung des Automobilverkehrs herbeigeführt werden kann, desto mehr öffentliche Mittel werden zur Erhaltung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs mit den unentbehrlichen gemeinwirtschaftlichen Bindungen im Allgemeininteresse eingesetzt werden müssen.

Sonn- und Feiertage.

(Art. 8.)

In der Botschaft vom 16. Juni 1919 zum Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten ist bei den Bemerkungen zu Art. 13 bereits in Aussicht gestellt worden, dass anlässlich der Revision des Transportgesetzes das Verbot des Güterdienstes an Sonn- und Feiertagen im neuen Transportgesetz geregelt werden könne (Bundesbl. 1919, III, 785). Art. 8, Abs. 1, des Entwurfes übernimmt grundsätzlich das im bisherigen Art. 13 des Arbeitszeitgesetzes (A. S. 36, 777) enthaltene Verbot, vermeidet aber den bisher oft missverstandenen Begriff des «Güterdienstes» und sagt unzweideutig, dass die Ausführung von Güterzügen und die Annahme, Beförderung und Ablieferung von lebenden Tieren und von Gütern in gewöhnlicher und in Eilfracht an Sonntagen verboten sind. In dieser Umschreibung eingeschlossen sind selbstverständlich auch, wie bisher, die bahnseitigen Verrichtungen des Ein-, Um- und Auslades. Bei dieser Umschreibung des Verbotes ergibt sich dann eindeutig, dass Reisegepäck, Expressgut und Leichen ohne Einschränkung auch an Sonn- und Feiertagen befördert werden können.

Die von den Kantonen zu bestimmenden vier weiteren Feiertage, an denen die Annahme und Ablieferung von lebenden Tieren und von Gütern untersagt sein soll (Abs. 2), werden, wie schon heute, in einer Anlage zum neuen Transportreglement bekanntgegeben werden.

Die Ausnahmen vom Verbot der Beförderung an Sonn- und Feiertagen (*Abs. 3*) werden im Transportreglement für die leicht verderblichen Waren im bisherigen Rahmen vorgesehen, während dagegen, praktischen Bedürfnissen entsprechend, neben den bisher zur Beförderung zugelassenen Militärpferden, Zivilrennpferden und dem Schlachtvieh der Militärverwaltung auch noch anderes Schlachtvieh und für Tierspitäler bestimmte Tiersendungen an Sonn- und Feiertagen befördert werden sollen. Für diese Neuerung sprechen in erster Linie Gründe des Tierschutzes, weshalb ihr denn auch die Kantonsregierungen vorbehaltlos zugestimmt haben.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

(Art. 9).

Bei dieser Bestimmung handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung von Art. 29 des geltenden Transportgesetzes an den Wortlaut der internationalen Übereinkommen. Materiell wollte damit gegenüber dem geltenden Recht keine Änderung vorgenommen werden. Für Gefälligkeitsdienste, die die Eisenbahn als «Dienst am Kunden» dem Personal nahelegt, regelt sich ihre Haftung auch in Zukunft nach dem gemeinen Recht.

Tarife.

(Art. 10—14).

Diese Bestimmungen öffentlich-rechtlichen Charakters bildeten bisher teilweise Gegenstand des Eisenbahngesetzes (Art. 35) und teilweise waren sie im Transportgesetz (Art. 4 und 11) enthalten. Sie sind im neuen Transportgesetz zusammengefasst, in der Meinung, dass bei der Revision des Eisenbahngesetzes auf die Aufnahme tarifrechtlicher Bestimmungen überhaupt verzichtet werden sollte. Diese Ordnung bietet dem Bahnbenützer den Vorteil, dass er unter den transportrechtlichen Bestimmungen auch alle das Tarifwesen regelnden Vorschriften vereinigt findet.

Der in Art. 10 aufgenommene Grundsatz des Tarifzwanges war zwar bisher nicht besonders aufgestellt, er ergibt sich aber schon jetzt ohne weiteres aus der in Art. 35, Ziff. 2, des Eisenbahngesetzes enthaltenen Vorschrift, dass keine in den Konzessionen nicht vorgesehene Taxe für die den Bahngesellschaften konzessionsgemäss obliegenden Verrichtungen bezogen werden darf, die nicht vom Bundesrat ausdrücklich genehmigt und von der Bahnverwaltung öffentlich bekanntgemacht worden ist.

Die Bestimmungen über den Inhalt der Tarife (*Art. 11*) entsprechen dem geltenden Recht. Tarife, die dem Gesetze, den Konzessionen und dem Transportreglement nicht entsprechen, sind nichtig. Vorbehalten bleibt die besondere, vom Transportgesetz und Transportreglement abweichende Regelung der Beförderungsbedingungen, wenn die Eisenbahn zur Durchführung des Beförderungsvertrages andere Transportmittel verwendet (*Art. 1, Abs. 3*), bei

gemischten Beförderungen (*Art. 4*) und wenn bei besondern Verhältnissen Abweichungen ausdrücklich bewilligt werden (*Art. 5*). Der in *Art. 11, Abs. 2*, erster Satz, enthaltene Grundsatz entspricht ebenfalls bestehendem Recht. Nach wie vor handelt es sich bei diesem Grundsatz jedoch nicht um eine absolute Tarifgleichheit, indem die Tarife weiterhin nur «soweit gleiche Umstände vorliegen» für jedermann gleich sein sollen. In Anlehnung an die bezüglichlichen Bestimmungen des Tarifgesetzes für die Schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 (A. S. 18, 790) und auf Grund einer mehr als zwanzigjährigen Praxis ist vorgesehen, dass im Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Beförderungsmitteln die durch diesen Wettbewerb bedingten und genehmigten Abweichungen zulässig sind.

Das Tarifwesen soll auch in Zukunft der Bundesaufsicht unterstellt sein (*Art. 12*). Diese Aufsicht ist schon heute dem Post- und Eisenbahndepartement übertragen und von diesem an das Amt für Verkehr delegiert. Im Transportreglement soll daher mit dieser Aufsicht wiederum das Post- und Eisenbahndepartement betraut werden, welches dann in einer Departementsverfügung auch das bisher in Art. 3 des Tarifgesetzes und Art. 6 der Vollziehungsverordnung zum Transportgesetz vom 11. März 1911 (A. S. 27, 148) geordnete Tarifgenehmigungsverfahren den heutigen Verhältnissen entsprechend selbst regeln und wiederum das Amt für Verkehr zur Ausübung der Aufsichts- und Genehmigungsbefugnis bezeichnen wird. In gleicher Weise wird auch das Verfahren der Tarifveröffentlichung im Transportreglement und in einer entsprechenden Departementsverfügung zu ordnen sein.

Die Vorschriften des *Art. 13* betreffend die Einführung, Änderung und Aufhebung der Tarife sind etwas kürzer und allgemeiner gefasst als die entsprechenden geltenden Bestimmungen. Die Eisenbahnen sollen damit auch in dieser Hinsicht die mit den Interessen des Wirtschaftslebens verträgliche und für ihre kommerziellen Bedürfnisse notwendige Beweglichkeit erhalten. Die Tarife und ihre Änderungen sollen aber auch inskünftig nicht früher als am Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft treten können. Die Vorschrift des Art. 35, Ziff. 5, Abs. 1, des Eisenbahngesetzes, wonach die Veröffentlichung eines Tarifs mindestens 14 Tage vor dem Inkrafttreten erfolgen soll, konnte schon längst nicht mehr streng angewendet werden, zumal es sehr oft auch im Interesse der Bahnbenützer liegt, wenn diese Frist verkürzt wird. Ebenso hatte die bisherige Minimaldauer für herabgesetzte Tarife von drei Monaten im Personenverkehr und einem Jahre im Güterverkehr (Art. 35, Ziff. 5, Abs. 2, des Eisenbahngesetzes) wohl ihre Berechtigung, solange die Eisenbahnen tatsächlich noch das Transportmonopol besaßen. Heute aber müssen die Eisenbahnen ihre Tarife möglichst rasch den wechselnden Bedürfnissen anpassen können, weshalb auf die Festsetzung einer Minimaldauer verzichtet wird. Aus den gleichen Gründen wurde auch die bisherige Frist von drei Monaten (Art. 35, Ziff. 5, Abs. 3, des Eisenbahngesetzes) für die Einführung von Taxerhöhungen und andern Erschwerungen der Beförderungsbedingungen kürzer bemessen. Die internationalen Übereinkommen sehen hiefür im Personen- und Gepäckverkehr

eine Minimalfrist von acht Tagen und im Güterverkehr eine solche von 15 Tagen vor. Im schweizerischen Recht auf diese Fristen herabzugehen, ginge jedoch zu weit, weil Tarifmassnahmen im internen Verkehr in der Regel grössere Kreise berühren und somit eine allgemeinere Bedeutung besitzen als solche im internationalen Verkehr. Es dürfte angemessen sein, wenn im schweizerischen Verkehr für Tarifierhöhungen und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen sowie für die Aufhebung von Tarifen sowohl im Personen- und Gepäckverkehr als auch im Güterverkehr eine einheitliche Frist von 30 Tagen vorgesehen wird. Für den Fall der Anpassung an den Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Beförderungsmitteln soll jedoch eine kürzere Minimalfrist zur Verfügung stehen. Sie ist in *Art. 13, Abs. 2*, auf 15 Tage festgesetzt. Für besondere Fälle muss der Aufsichtsbehörde noch das Recht vorbehalten werden, diese Fristen weiter herabzusetzen. Dies wird z. B. der Fall sein für ausnahmsweise Vergünstigungen von zum voraus auf bestimmte Zeit beschränkter Geltungsdauer.

Auch die Bestimmung über die Tarifierwendung (*Art. 14*) bringt schliesslich gegenüber dem geltenden Recht keine Neuerung, wenn sie auch dem Wortlaute nach dem internationalen Recht angeglichen worden ist.

Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

(*Art. 15—19.*)

Art. 15 enthält die bereits bestehenden Rechtsgrundsätze über die Ansprüche wegen unrichtiger Tarifierwendung, mit der Ergänzung, dass gemäss *Abs. 4* in Anlehnung an das internationale Recht die Erstattungsansprüche nicht nur gegen die Eisenbahn gerichtet werden können, an welche Zahlung geleistet wurde, sondern in Zukunft auch gegen jene, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

In *Art. 16* sind die Grundsätze über die Aktiv- und Passivlegitimation für andere Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag entsprechend dem geltenden Recht geordnet. Die Aufstellung der Verfahrensvorschriften bleibt dabei dem Transportreglement überlassen.

Der Zeitpunkt des Erlöschens der Ansprüche ist in *Art. 17, Abs. 1*, nicht nur bei der Beförderung von Gütern, sondern analog dem internationalen Recht auch bei der Personenbeförderung genau festgelegt worden. Dabei wurde jedoch die Frist in Abweichung vom internationalen Recht den einfachen Verhältnissen unseres Inlandverkehrs entsprechend auf 14 Tage festgesetzt. In Berücksichtigung unserer einfachern schweizerischen Verhältnisse wurde in *Abs. 2, lit. b* (Erlöschen von Entschädigungsansprüchen bei Überschreiten der Lieferfrist), die Frist für Güter und Reisegepäck auf einheitlich 14 Tage angesetzt, während sie im internationalen Recht für Güter 30 Tage, für Reisegepäck 21 Tage beträgt und in unserem geltenden Transportgesetz (*Art. 44, Ziff. 2*) mit allgemein 7 Tagen etwas zu kurz bemessen ist. Die neue Ausnahme in *lit. d* steht im Zusammenhang mit der ebenfalls dem internationalen Recht

entnommenen Bestimmung in *Art. 48, Abs. 2*, betreffend die Haftungsregelung bei Wagenladungen, die, ohne aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen zu sein, neu aufgegeben werden.

Art. 18, Abs. 1, entspricht mit der dem bisherigen Transportgesetz (*Art. 45, Abs. 1*) entnommenen Verjährungsfrist von 1 Jahr auch der bezüglichen Bestimmung in den beiden internationalen Übereinkommen. Eine Neuerung bringen dagegen die Bestimmungen über die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung. Während bisher die Anstellung der Klage und die schriftliche Reklamation als Unterbrechungsgründe galten, soll in Zukunft bei aussergerichtlicher Geltendmachung des Anspruches die Verjährung nicht mehr unterbrochen, sondern wie im internationalen Recht nur noch gehemmt werden (*Abs. 2*). Im übrigen sollen für die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden (*Abs. 3*). Darin liegt insofern eine weitere wesentliche Neuerung, als damit inskünftig gestützt auf *Art. 135 OR* die Verjährung auch durch Betreibung unterbrochen wird, womit ein altes Postulat der Bahnbenützer in Erfüllung gehen wird. Immerhin war es zur Vermeidung von Missbräuchen notwendig, die Unterbrechung der Verjährung durch Betreibung einzuschränken. *Abs. 3* sieht deshalb noch vor, dass in Abweichung von *Art. 135 OR* die Verjährung durch Einleitung der Betreibung nicht beliebig oft, sondern nur einmal unterbrochen werden kann.

Art. 19 entspricht dem sowohl im bisherigen schweizerischen als auch im internationalen Recht überlieferten Grundsatz.

Haftungsgemeinschaft, Abrechnung und Rückgriff der Eisenbahnen untereinander.

(*Art. 20—22.*)

Die Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen ist in *Art. 20* wie bisher geordnet. Die gleiche Bestimmung ist auch in den internationalen Übereinkommen enthalten.

Die besondern Vorschriften von *Art. 23, Abs. 3*, des geltenden Transportgesetzes über die Verteilung der Frachtgelder unter die beteiligten Eisenbahnen sind im vorliegenden Gesetzesentwurf als entbehrlich weggelassen worden, da diese Frage schon heute durch Vereinbarung zwischen den am direkten Verkehr beteiligten Unternehmungen geordnet ist. *Art. 21* begnügt sich deshalb mit dem allgemeinen Grundsatz, dass jede Eisenbahn den übrigen beteiligten Eisenbahnen die ihnen zukommenden Anteile der Forderungen aus dem Beförderungsvertrag zu zahlen hat.

In gleicher Weise enthält auch *Art. 22* nur den Grundsatz über den Rückgriff der Eisenbahnen untereinander für die Fälle, in denen Schadenersatz geleistet werden muss. Das Transportreglement wird aber hierüber noch besondere Bestimmungen aufstellen, die subsidiär dann angewendet werden

müssen, wenn das zwischen den Eisenbahnen abgeschlossene Haftpflichtüber-einkommen nicht anwendbar ist.

Zweiter Abschnitt.

Beförderung von Personen.

Fahrausweis.

(Art. 23.)

Abs. 2 bestimmt, wie das geltende Recht, dass auf den Namen einer bestimmten Person lautende Fahrausweise nur von dieser benützt werden dürfen. Nach *Abs. 3* ist der Handel mit Fahrausweisen nach wie vor verboten. Unter dieses Verbot fällt aber selbstverständlich nicht der Verkauf von Fahrausweisen, den die Reiseagenturen im Auftrag der Eisenbahnen besorgen.

Fahrpreis.

(Art. 24 und 25.)

Der in *Art. 24* aufgestellte Grundsatz, dass Kinder je nach Alter taxfrei oder zu ermässiger Taxe befördert werden sollen, war schon massgebend bei der Aufstellung der in die Eisenbahnkonzessionen und in das Tarifgesetz der Bundesbahnen (Art. 8, Abs. 5) aufgenommenen Verpflichtungen zur Gewährung bestimmter Fahrpreismässigungen für Kinder. Im bisherigen Transportgesetz ist eine solche Bestimmung nicht enthalten, dagegen haben die Eisenbahnen im Transportreglement die Fahrvergünstigungen mit Angabe der Altersgrenzen (bis zum vollendeten 4. Altersjahr taxfrei und vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 12. Altersjahr zur halben Taxe) geordnet. Im neuen Transportreglement wird es allerdings ohne Einverständnis der Eisenbahnen nicht ohne weiteres möglich sein, diese Altersgrenzen auf die am 1. April 1944 von den am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Transportunternehmungen eingeführten neuen Altersgrenzen (bis zum vollendeten 6. Jahre taxfrei und vom 6. bis zum vollendeten 16. Altersjahr zur halben Taxe) zu erhöhen. Auf Grund ihrer bisherigen Erfahrungen haben sich die Eisenbahnen anlässlich der Beratungen in der kommerziellen Konferenz bereit erklärt, einer Übernahme der versuchsweise eingeführten neuen Altersgrenzen in das revidierte Transportreglement zuzustimmen, jedoch mit der Einschränkung, dass die Fahrt zur halben Taxe dann nur noch bis zum vollendeten 15. Altersjahr gewährt werden soll.

Die Rückerstattung des Fahrpreises ist gegenwärtig auf freiwilliger Basis im Übereinkommen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld vom 1. Juli 1923 geordnet, dem die meisten schweizerischen Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen beigetreten sind. In Anlehnung an das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (Art. 26) ist in *Art. 25* der Grundsatz über die Rückerstattung des Fahrpreises übernommen

worden. Ins Transportreglement sollen dann nähere Bestimmungen über den Umfang und das Verfahren bei der Rückerstattung aufgenommen werden.

Ansprüche des Reisenden bei Nichteinhalten des Fahrplans.

(Art. 27.)

Nach Art. 16 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr begründen die verspätete Abfahrt oder Ankunft oder das Ausfallen eines Zuges keinen Anspruch auf Entschädigung. Dieser Grundsatz wurde in *Art. 27, Abs. 1*, des Gesetzesentwurfes übernommen.

Dabei wird dem Reisenden, der durch Versäumnis eines im Fahrplan vorgesehenen Anschlusses wegen Zugverspätung, durch den Ausfall eines Zuges oder durch eine Verkehrsunterbrechung an der fahrplanmässigen Fortsetzung seiner Reise verhindert wird, mit den in *Abs. 2* aufgezählten Vorkehren aber immerhin alles geboten, was er billigerweise von der Eisenbahn verlangen kann. Der Eisenbahn die Vergütung noch weiterer Kosten aufzuerlegen, würde zu willkürlichen und keineswegs mehr gerechtfertigten Ansprüchen führen. Überdies ist der Fahrplan auf den meisten Strecken so dicht und dessen Einhaltung derart verbessert worden, dass sich die berechtigten Ansprüche der Reisenden nach den neuen Vorschriften auch zu ihrer Zufriedenheit erledigen lassen werden. Nach *Abs. 5* hat aber der Reisende, wenn das Nichteinhalten des Fahrplans auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, Anspruch auf Ersatz des ihm dadurch erwachsenden vollen Schadens.

Mitnahme von Handgepäck.

(Art. 28 und 29.)

Art. 28 enthält nur die grundlegenden Bestimmungen über die Mitnahme von Handgepäck sowie über die sich daraus ergebende Haftpflicht des Reisenden für den Schaden, der aus der Mitnahme von Handgepäck entsteht. Im übrigen bleibt die nähere Regelung dem Transportreglement überlassen. Dabei sind jedoch gegenüber dem geltenden Recht keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Aus betrieblichen Gründen sind verschiedene Eisenbahnen bereits seit einiger Zeit dazu übergegangen, Handgepäck frachtfrei, statt in Personenwagen auch in Gepäckwagen oder in einem besondern Beiwagen mitzuführen. Dieser Praxis wird in *Abs. 2* in dem Sinne Rechnung getragen, dass die Tarife bestimmen können, ob und unter welchen Bedingungen diese Art der Beförderung von Handgepäck zugelassen ist.

Gemäss *Art. 29* haftet die Eisenbahn für Beschädigung und Verlust des Handgepäcks wie bisher nur bei Verschulden. Diese Haftung bleibt die gleiche auch für das nach den Tarifen einer Bahn in dem Gepäck- oder Beiwagen beförderte Handgepäck. Vorbehalten bleibt nach wie vor die besondere Haftung für das Handgepäck im Falle der Anwendung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes.

Dritter Abschnitt.

Beförderung von Reisegepäck.

(Art. 30--33.)

In diesem Abschnitt enthält der Gesetzesentwurf nur die grundsätzlichen Vorschriften über den Begriff des Reisegepäcks und über die Haftung für Verlust und Beschädigung, für verspätete Ablieferung sowie bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Die nähere Regelung bleibt wiederum dem Transportreglement überlassen.

Der Begriff des Reisegepäcks ist etwas erweitert worden und umfasst auch die bisher von der Beförderung ausgeschlossenen Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere. *Art. 30, Abs. 1*, begnügt sich mit der Begriffsumschreibung des eigentlichen Reisegepäcks, die dem heutigen internen und internationalen Recht entspricht. Im Transportreglement sollen dann, wie bisher, noch die weiteren Gegenstände bezeichnet werden, die ebenfalls zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen sein sollen (*Abs. 2*). Eine Neuerung bringt *Abs. 3*, indem bei der Aufgabe von Gegenständen, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, der Reisende nicht mehr nur den allfälligen Schaden zu tragen und wegen der Nichtbefolgung der Vorschrift allenfalls Strafverfolgung zu erwarten, sondern ausserdem die im Abschnitt über die Beförderung von Gütern (*Art. 37*) vorgesehenen Frachtzuschläge zu bezahlen hat.

Die *Art. 31 und 32* regeln den Umfang der Haftung bei Beschädigung und Verlust, sowie bei verspäteter Auslieferung entsprechend dem internationalen Übereinkommen. Die Festsetzung der Entschädigungen aus dieser Haftung ist dem Transportreglement überlassen, weil damit eine allfällige Anpassung an eine Änderung der internationalen Regelung leichter und schneller möglich ist. Im Transportreglementsentwurf der Expertenkommission ist die Höhe der Entschädigung im gleichen Ausmass vorgesehen wie im internationalen Recht (*Fr. 50* für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts). Mit dieser Begrenzung des Schadenersatzes auf einen Höchstbetrag wird wohl eine Neuerung gegenüber dem geltenden Recht eingeführt, das einen solchen Höchstbetrag nicht kannte. Diese Regelung ergab sich aber, wie im internationalen Recht, notwendigerweise aus der Ausdehnung des Reisegepäckbegriffs auf die bereits erwähnten Kostbarkeiten. Weil zudem dem Reisenden durch Angabe des Interesses an der Lieferung oder durch die Versicherung des Reisegepäcks die Möglichkeit geboten ist, sich für einen allfälligen über den vorgesehenen Höchstbetrag hinausgehenden Schaden schadlos zu halten, ist in der Kommerziellen Konferenz dieser Anpassung an die internationale Regelung auch von den Verkehrsinteressenten zugestimmt worden. Nicht begrenzt soll dagegen die Höhe der Entschädigung auch in Zukunft bleiben für Schäden, die auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen sind.

Vierter Abschnitt.

Beförderung von Expressgut, Leichen und lebenden Tieren.

(Art. 34.)

Das geltende Transportgesetz enthält keine Bestimmung über die Beförderung von Expressgut, Leichen und lebenden Tieren. Es gelten aber für diese Arten der Beförderung schon heute sinngemäss die Bestimmungen über die Güterbeförderung. Auch im vorliegenden Gesetzesentwurf sollen diese Beförderungsarten nicht näher geregelt werden. *Art. 34* begnügt sich deshalb mit der Aufnahme des bereits bestehenden Grundsatzes, dass für die Beförderung von Expressgut, Leichen und lebenden Tieren die Bestimmungen über die Beförderung von Gütern Anwendung finden, soweit das Transportreglement hierfür keine besondern Bestimmungen enthält. Diese einfache Regelung im Gesetz dürfte genügen. Nachdem für diese Beförderungsarten keine besondern grundsätzlichen und deshalb in das Gesetz aufzunehmenden Bestimmungen notwendig sind, kann zur Vermeidung von Wiederholungen im Gesetz der Hinweis auf die entsprechenden Bestimmungen bei der Beförderung von Gütern vollauf genügen.

Fünfter Abschnitt.

Beförderung von Gütern.

A. Frachtvertrag.

(Art. 35—47.)

Art. 35 übernimmt den bisherigen und auch im internationalen Recht bestehenden Grundsatz des Frachtbriefzwanges, verzichtet aber auf eine nähere Umschreibung des Inhalts der Frachturkunde, wie sie im geltenden Transportgesetz enthalten ist. Form und Inhalt des Frachtbriefs müssen nämlich den wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs möglichst rasch und deshalb ohne eine vorherige Gesetzesänderung angepasst werden können. Wie bisher soll zudem durch das Transportreglement die Annahme von Sendungen auch ohne Frachtbrief zugelassen werden (*Abs. 2*).

Die Haftung des Absenders für die Eintragungen im Frachtbrief ist in *Art. 36* gleich geordnet wie im geltenden Transportgesetz (*Art. 7, Abs. 1*). Neu ist die Bestimmung von *Art. 37*, wonach der Absender bei unrichtiger Angabe des Inhalts der Sendung, bei zu niedriger Angabe des Gewichts sowie bei Überlastung eines von ihm beladenen Wagens und bei Ausserachtlassung der Vorschriften für nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter, abgesehen von der Nachzahlung des allfälligen Frachtunterschieds, dem Ersatz des Schadens und den allfälligen strafrechtlichen Folgen, der Eisenbahn noch einen Frachtzuschlag zu entrichten hat. Seine Höhe wird im Transportreglement wie im internationalen Recht abgestuft sein, je nachdem eine bloss

Frachtverkürzung oder eine Betriebsgefährdung vorliegt. In Art. 7, Abs. 5, des geltenden Transportgesetzes wird der Absender lediglich verpflichtet, bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung sowie im Falle der Überlastung eines von ihm beladenen Wagens den etwaigen Frachtunterschied nachzuzahlen und den entstandenen Schaden zu ersetzen. Erst für den Wiederholungsfall ist eine Polizeibusse vorgesehen. Diese Regelung hat sich nicht bewährt, denn sie schützt die Eisenbahn nicht genügend vor betrügerischen Angaben im Frachtbrief, weil der Fehlbare praktisch keine andere Gefahr läuft, als dass er im Entdeckungsfall den Frachtunterschied nachzahlen, also die von Anfang an geschuldete richtige Fracht entrichten muss. Oft lässt sich nur sehr schwer oder überhaupt nicht feststellen, ob es sich um einen ersten oder um einen Wiederholungsfall handelt, so dass die Auferlegung einer Polizeibusse nur in äusserst seltenen Fällen in Frage kommt. Die in Art. 37 vorgesehene Einführung von Frachtzuschlägen ist deshalb begründet. Die Einzelheiten sollen im neuen Transportreglement geregelt werden, wobei die Frachtzuschläge unsern Verhältnissen entsprechend wesentlich niedriger sein können als im internationalen Recht und in bestimmten Fällen aus Billigkeit von der Erhebung der Frachtzuschläge abgesehen werden soll.

Art. 38 enthält die bestehenden Vorschriften über die Beigabe der zur Erfüllung der Zoll-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften erforderlichen Begleitpapiere durch den Absender. Zur Klarstellung halten wir es für angezeigt, darauf hinzuweisen, dass die Bestimmung von Abs. 2, wonach die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen, sich nur auf das Verhältnis zum Absender bezieht und dass die Eisenbahnen aber andererseits im öffentlichen Interesse durch polizeiliche und sonstige Verwaltungsvorschriften sehr wohl auch zur Überprüfung der Begleitpapiere verpflichtet werden können.

Art. 39, Abs. 2, sieht vor, dass die Anerkennung des mangelhaften Zustandes oder des Fehlens der Verpackung des Gutes nur noch im Frachtbrief und nicht mehr, wie bisher, auch noch in einer besondern Erklärung enthalten sein muss. Diese Vereinfachung war gegeben, nachdem sich auch das internationale Übereinkommen mit der blossen Anerkennung im Frachtbrief begnügt. Für die Fälle, in denen der Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, wird jedoch im Transportreglement auch in Zukunft die bisherige sogenannte «allgemeine Erklärung» vorgesehen werden (Anlage VIIIa des geltenden Transportreglements), auf die dann im einzelnen Frachtbrief ohne nähere Angaben nur noch verwiesen zu werden braucht. Um schliesslich bisher aufgetretene Meinungsverschiedenheiten über die Frage, ob die Verpackung eines Gutes als genügend angesehen werden kann, zu vermeiden, sind die geltenden Vorschriften dahin ergänzt worden, dass die Verpackung nicht nur das Gut selbst gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung schützen muss, sondern auch Personen vor Gefahren schützen und die andern Güter vor Beschädigung bewahren soll.

Art. 41, Abs. 1, regelt den Abschluss des Frachtvertrages in überlieferter Weise. Während aber bisher die Annahme des Gutes nur auf Verlangen des Absenders auf einem Frachtbriefdoppel oder einem Annahmeschein bescheinigt wurde, ist in Zukunft gemäss *Abs. 2* das Frachtbriefdoppel obligatorisch und deshalb die Annahme der Sendung in jedem Fall von der Eisenbahn auf diesem Doppel zu bescheinigen. Die Übernahme des obligatorischen Frachtbriefdoppels aus dem internationalen Recht war notwendig zur Herbeiführung einer einwandfreien Ordnung des Verfügungsrechtes über die Sendung während der Beförderung (vgl. *Art. 46, Abs. 2*). Überdies kann das Frachtbriefdoppel auf Stationen mit maschinellen Buchungsverfahren der Eisenbahn als Buchungsbeleg dienen, womit erreicht wird, dass Frachtbrief und Gut unabhängig von der Verbuchung unverzüglich befördert werden können. Da praktisch schon heute der grössere Teil der Gütersendungen mit Frachtbriefdoppel aufgeliefert wird und dieses dem Absender auch für seine Buchhaltung als Beleg sehr erwünscht ist, wird diese Neuerung auch von den Verkehrsinteressenten befürwortet.

Der bisherige Grundsatz, dass es dem Absender freisteht, die Kosten der Beförderung selbst zu zahlen oder diese auf den Empfänger zu überweisen, wird in *Art. 43* in dem Sinne eingeschränkt, dass die Tarife die Bezahlung der Kosten durch den Absender vorschreiben können. Natürlich kann es sich hierbei nur um bestimmte im Tarif genau bezeichnete Sendungen (z. B. Kleinsendungen und leere Behälter und Packmittel) handeln. Es wird Sache der Aufsichtsbehörde sein, bei der Tarifgenehmigung auf eine weise Beschränkung dieses Rechtes der Eisenbahnen zu achten.

Mit der Einführung des obligatorischen Frachtbriefdoppels (*Art. 41, Abs. 2*) kann nunmehr in *Art. 46, Abs. 2*, das Verfügungsrecht des Absenders wie im internationalen Recht einfacher und klarer geordnet werden. Das Verfügungsrecht kann demnach in Zukunft vom Absender nur dann und solange ausgeübt werden, als er im Besitz des Frachtbriefdoppels ist.

Die Bestimmung des *Art. 47* über das Pfandrecht der Eisenbahn für die Forderungen aus dem Frachtvertrag stimmt materiell mit dem geltenden Recht überein, wenn sie sich auch textlich mehr an den Wortlaut des internationalen Übereinkommens anlehnt.

B. Haftung.

(*Art. 48—50.*)

Die Vorschriften der *Art. 48 und 49* über die Haftung bei Verlust und Beschädigung, sowie bei Überschreiten der Lieferfrist entsprechen — von der textlichen Anpassung an das internationale Übereinkommen abgesehen — grösstenteils dem geltenden Recht. Neu ist lediglich die in Anlehnung an das internationale Recht aufgenommene Bestimmung von *Art. 48, Abs. 2*, betreffend die Haftung für Verlust und Beschädigungen bei Wagenladungen, die, ohne aus

dem Gewahrsam der Bahn zu kommen, zur Weiterbeförderung aufgegeben werden. Dabei geht diese Bestimmung, einem von seiten der Bahnbenützer wiederholt geäußerten Wunsche entsprechend, sogar noch weiter als das internationale Recht. Es soll nämlich die Vermutung, dass der Schaden während der Abwicklung des letzten Frachtvertrages entstanden sei, nicht etwa nur für die bereits nach schweizerischem Recht beförderten und auch nach diesem Recht neu aufgegebenen Sendungen gelten, sondern allgemein auch dann, wenn eine zunächst nach internationalem Recht oder sogar nach dem Landesrecht eines Nachbarstaates beförderte Wagenladung, ohne Umlad und ohne aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen zu sein, nach schweizerischem Recht zur Weiterbeförderung aufgegeben wird.

Die Regelung der Beschränkung der Haftung bei besondern Gefahren und bei Gewichtsverlusten wird in *Art. 48, Abs. 3*, dem Transportreglement überlassen, weil sich hier Änderungen in Anpassung an allenfalls durch die technische Entwicklung bedingte Neuerungen beim Eisenbahnbetrieb im Laufe der Zeit als notwendig erweisen können. Zunächst kann es sich aber bei dieser Regelung im Transportreglement gegenüber dem bestehenden Rechtszustand (*Art. 31 und 32* des geltenden Transportgesetzes) lediglich nur um solche Änderungen handeln, die durch die Anpassung an das internationale Recht bedingt sind.

Art. 49 bereitet der alten Kontroverse über die Frage, ob die Haftung der Eisenbahn bei Überschreiten der Lieferfrist nur bestehe, wenn dadurch für den Berechtigten ein Schaden entstehe, zugunsten des Bahnbenützers ein Ende, indem in Zukunft die Eisenbahn für die Überschreitung der Lieferfrist als solche haftet und nicht etwa nur für den allenfalls daraus entstehenden Schaden. Die Haftung der Eisenbahn bei Überschreiten der Lieferfrist erhält damit, wenn der Schaden nicht nachgewiesen wird, gewissermassen den Charakter einer Konventionalstrafe.

Die Höhe der Entschädigung in Fällen von Verlust und Beschädigung sowie bei Überschreiten der Lieferfrist soll, wie bei der Beförderung von Reisegepäck (vgl. die Bemerkungen zu *Art. 31 und 32* hievor), auch für die Güterbeförderung im Transportreglement geordnet werden. Dabei muss wiederum in Anlehnung an die Regelung im internationalen Recht, nach dem Verzicht auf den ohnehin nie leicht zu umschreibenden Kostbarkeitenbegriff, die Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden, der den unter Umständen sich ändernden Verhältnissen angepasst werden muss und dessen Regelung im Gesetz deshalb nicht angezeigt ist. Die Beschränkung des Schadenersatzes analog dem internationalen Recht ist besonders deshalb unerlässlich, weil bei einer unbegrenzten Entschädigung im schweizerischen Verkehr und der Beschränkung des Schadenersatzes im internationalen Verkehr eine Ungleichheit bestehen würde, die nicht verstanden und auch nicht begründet werden könnte. Wo dagegen der Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurück-

zuführen ist, hat die Eisenbahn gemäss Art. 50 wie im internationalen Verkehr nach wie vor den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

Sechster Abschnitt.

Beförderung von Privatgüterwagen, Behältern und Lademitteln.

(Art. 51 und 52.)

Obschon es wünschbar wäre, insbesondere die Einstellung und Beförderung von Privatgüterwagen auch im schweizerischen Eisenbahntransportrecht eingehend zu ordnen und hierbei die in der Anlage VII zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthaltenen Bestimmungen mit entsprechender Anpassung an die besondern schweizerischen Verhältnisse zu übernehmen, ist im vorliegenden Gesetzesentwurf hierauf verzichtet worden. Es empfiehlt sich vielmehr, vorerst die Erfahrungen mit der erst seit 1938 in Kraft stehenden internationalen Regelung abzuwarten, bevor auch im schweizerischen Recht für die Dauer bestimmte Vorschriften hierüber aufgestellt werden. Art. 51 begnügt sich deshalb damit, bezüglich der Beförderung von Privatgüterwagen auf die Vorschriften des Einstellungsvertrages hinzuweisen, sieht aber in Abs. 2 immerhin die Möglichkeit vor, dass im Transportreglement einheitliche Bestimmungen über die Beförderung von Privatgüterwagen aufgestellt werden können. Im Transportreglement soll im Sinne einer Übergangslösung einstweilen vorgesehen werden, dass die von den schweizerischen Eisenbahnen (schweizerischer Wagenverband) für die Einstellung von Privatgüterwagen aufgestellten einheitlichen Bedingungen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedürfen. Die Regelung der Beförderung von Privatgüterwagen wie auch der Behälter, Schutz- und Lademittel (Art. 52) soll den Tarifen überlassen bleiben, die ohnehin der Bundesaufsicht unterstellt sind (Art. 12).

Siebenter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

Es wird auch weiterhin wünschenswert sein, das schweizerische Transportrecht dem internationalen Recht nach Möglichkeit anzupassen. Um dies zu erleichtern, wird in Art. 53 der Bundesrat ermächtigt, das Transportreglement in Abweichung vom Transportgesetz jeweilen den internationalen Übereinkommen anzupassen, sobald diese von der Bundesversammlung genehmigt sind und soweit sich eine solche Anpassung für den schweizerischen Verkehr als zweckmässig erweist.

Bei den in Art. 54 vorgesehenen Änderungen des Tarifgesetzes der Bundesbahnen handelt es sich für die Bestimmungen der Art. 1 und 21, Abs. 2, lediglich um die formelle Richtigstellung der bisherigen Verweisung auf das gegenwärtig geltende Transportgesetz und Transportreglement. Art. 3 des Tarifgesetzes,

der aufgehoben wird, ist ersetzt durch die neuen Tarifvorschriften im Gesetzesentwurf (*Art. 10—14*). Aus dem gleichen Grunde werden in *Art. 55* auch die *Art. 35* und *36* des Eisenbahngesetzes (*lit. b*) sowie *Art. 3*, *Abs. 4*, und *Art. 9* des Nebenbahngesetzes (*lit. c*) aufgehoben.

* * *

Wir empfehlen Ihnen den beiliegenden Gesetzesentwurf zur Annahme.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 12. Juli 1946.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Etter.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesgesetz
über
den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen.
(Transportgesetz.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 24^{ter}, 26 und 64 der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Juli 1946,
beschliesst:

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

¹ Dieses Gesetz gilt für den Verkehr der auf Schweizergebiet gelegenen Eisenbahnen, sowie sinngemäss für den Verkehr der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen. Vorbehalten bleiben besondere Bestimmungen, welche die Anwendbarkeit des vorliegenden Gesetzes auf den Verkehr schweizerischer Eisenbahnen auf ausländischem Gebiet vorsehen oder für den Verkehr ausländischer Eisenbahnen auf Schweizergebiet ausschliessen.

Geltungs-
bereich.

² Für den internationalen Verkehr gilt das Gesetz nur so weit, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

³ Es gilt sinngemäss auch dann, wenn die Eisenbahn zur Durchführung des Beförderungsvertrages statt der Eisenbahnfahrzeuge andere Transportmittel verwendet. Der Bundesrat kann Abweichungen von diesem Grundsatz bewilligen. Die Haftungsbestimmungen dieses Gesetzes dürfen jedoch nicht geändert werden.

Art. 2.

¹ Der Bundesrat erlässt in einem Transportreglement die nähern Bestimmungen über die Eisenbahnbeförderung, namentlich über die Gegenstände, für die dieses Gesetz keine Vorschriften enthält.

Transport-
reglement.

² Den Nebenbahnen sind darin nach Möglichkeit Erleichterungen zu gewähren.

Art. 3.

Anwendung
des Gesetzes
auf andere
Transport-
unterneh-
mungen.

Der Bundesrat ist befugt, die Anwendung von Bestimmungen dieses Gesetzes, soweit dies zur Erzielung einheitlicher Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Arten von Verkehrsbetrieben zweckmässig erscheint, auf dem Verordnungswege oder von Fall zu Fall in der Konzession auch auf andere vom Bunde konzessionierte Unternehmungen auszudehnen.

Art. 4.

Gemischte
Beförde-
rungen.

¹ Durch das Transportreglement kann dieses Gesetz ganz oder zum Teil auch auf Beförderungen durch regelmässig betriebene Verkehrsunternehmungen anwendbar erklärt werden, die im Anschluss an eine Eisenbahn erfolgen.

² In diesem Falle haben die andern Unternehmungen alle bezüglichlichen Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch das vorliegende Gesetz übertragen sind. Vorbehalten bleiben dabei die sich aus der Verschiedenheit der Beförderung notwendigerweise ergebenden Abweichungen. Die durch dieses Gesetz festgesetzten Haftungsbestimmungen dürfen jedoch nicht geändert werden.

³ Die in Abs. 2 genannten Abweichungen sind zu veröffentlichen.

Art. 5.

Ausnahmen
bei beson-
dern Ver-
hältnissen.

¹ Der Bundesrat kann bei besondern Verhältnissen Abweichungen von diesem Gesetz bewilligen.

² Die Haftungsbestimmungen dieses Gesetzes dürfen dadurch nicht geändert werden.

³ Die den Eisenbahnen oder Schiffahrtsunternehmungen zugestanden Abweichungen sind zu veröffentlichen.

Art. 6.

Nichtig-
keit ab-
weichender
Verein-
barungen.

Zum voraus getroffene Vereinbarungen, wonach die den Eisenbahnen durch dieses Gesetz auferlegte Haftung ausgeschlossen oder beschränkt würde, sind nichtig. In Vereinbarungen, die von den Eisenbahnen über die Beförderung von Gegenständen abgeschlossen werden, deren Verlad und Beförderung aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht, können jedoch die Eisenbahnen die ihnen durch dieses Gesetz auferlegte Haftung einschränken.

Art. 7.

Beförde-
rungs-
pflicht.

¹ Jede Eisenbahn ist in den Schranken der Gesetze, des Transportreglements und der Konzession zur Beförderung verpflichtet, sofern:

- a. der Reisende oder der Absender sich den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn unterzieht;
- b. die Beförderung nicht aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten oder eingeschränkt ist;
- c. die Gegenstände sich nach der Anlage und dem Betriebe der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung eignen;
- d. die Beförderung mit den gewöhnlichen, den regelmässigen Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Beförderungsmitteln möglich ist;
- e. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwenden vermochte.

² Verweigert die Eisenbahn trotzdem die Beförderung, so ist sie zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

³ Der Bundesrat bestimmt, unter welchen weiteren Voraussetzungen die Beförderungspflicht eingeschränkt werden kann. Diese Einschränkungen sind bekanntzugeben.

Art. 8.

¹ An Sonntagen und an allgemeinen Feiertagen (Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnachten) ist die Ausführung von Güterzügen sowie die Annahme, Beförderung und Ablieferung von lebenden Tieren und von Gütern in gewöhnlicher und in Eilfracht untersagt.

Sonn- und Feiertage.

² Die Kantone können für ihr Gebiet vier weitere Feiertage bestimmen, an denen die Annahme und Ablieferung von lebenden Tieren und von Gütern in gewöhnlicher und in Eilfracht untersagt ist.

³ Das Transportreglement bestimmt die Ausnahmen für die Ausführung von gewissen Güterzügen sowie für die Annahme, Beförderung und Ablieferung von leicht verderblichen Waren und von lebenden Tieren.

Art. 9.

Die Eisenbahn haftet für alle Personen, deren sie sich zur Ausführung des Beförderungsvertrages bedient.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Art. 10.

Die Eisenbahnen haben für die ihnen nach Gesetz und Konzession obliegenden Verrichtungen Tarife aufzustellen.

Tarife.
a. Tarifzwang.

Art. 11.

¹ Die Tarife müssen die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung des Beförderungspreises und der Nebengebühren notwendigen

b. Inhalt.

Angaben enthalten. Sie müssen den Gesetzen, Konzessionen und dem Transportreglement entsprechen, andernfalls sind sie nichtig. Art. 1, Abs. 3, sowie Art. 4 und 5 bleiben vorbehalten.

² Die Tarife sollen, soweit gleiche Umstände vorliegen, für jedermann gleich sein. Im Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Beförderungsmitteln sind die durch diesen Wettbewerb bedingten und vom Bundesrat genehmigten Abweichungen zulässig.

Art. 12.

c. Aufsicht und Veröffentlichung.

¹ Das Tarifwesen untersteht der Aufsicht des Bundesrates. Er bestimmt, welche Tarife zur Genehmigung vorzulegen sind.

² Die Tarife und deren Änderungen sind zu veröffentlichen.

Art. 13.

d. Einführung, Änderung und Aufhebung.

¹ Die Tarife und deren Änderungen treten frühestens am Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

² Taxerhöhungen, Erschwerungen der Beförderungsbedingungen sowie die Aufhebung von Tarifen treten jedoch frühestens 30 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Diese Frist wird auf 15 Tage verkürzt, wenn die erwähnten Massnahmen durch den Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Beförderungsmitteln bedingt sind.

³ In besondern Fällen kann der Bundesrat die in Abs. 2 vorgeschriebenen Fristen herabsetzen.

Art. 14.

e. Tarifanwendung.

Die Tarife müssen gegenüber jedermann, der ihre Bedingungen erfüllt, in gleicher Weise angewendet werden. Jede Sonderabmachung, wodurch eine Preisermässigung oder sonstige Vergünstigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Preisermässigungen oder sonstige Vergünstigungen zulässig, die veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Preisermässigungen oder sonstige Vergünstigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrtszwecke gewährt werden.

Art. 15.

Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

a. Ansprüche wegen unrichtiger Tarifanwendung.

¹ Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Beförderungspreise, der Gebühren oder sonstigen Kosten Fehler vorgekommen, so muss das zuviel Bezahlte zurückerstattet oder das zuwenig Bezahlte nachbezahlt werden.

² Die Nachzahlung hat zu leisten, wer auf Grund des Beförderungsvertrages zur Zahlung des Beförderungspreises, der Gebühren oder sonstigen Kosten verpflichtet ist.

³ Anspruch auf Erstattung hat, wer auf Grund des Beförderungsvertrages die Zahlung an die Eisenbahn geleistet hat.

⁴ Zuständig zur Erledigung von gerichtlichen oder aussergerichtlichen Erstattungsansprüchen ist die Eisenbahn, an welche die Zahlung geleistet wurde oder zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

Art. 16.

¹ Zur Geltendmachung anderer als der in Art. 15 erwähnten Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag gegenüber der Eisenbahn ist im Personenverkehr der Reisende berechtigt, bei allen andern Beförderungsarten

b. Andere Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

der Absender, solange ihm das Verfügungsrecht über die Sendung zusteht,

der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er in den Beförderungsvertrag eingetreten ist.

² Die Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können — unbeschadet des Rückgriffs der Eisenbahnen untereinander — nur gegen die Abgangsbahn, gegen die zuletzt in den Beförderungsvertrag eingetretene oder gegen diejenige Eisenbahn geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Art. 17.

¹ Alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrag erlöschen:

c. Erlöschen der Ansprüche.

a. bei der Beförderung von Personen, wenn die Ansprüche nicht innerhalb 14 Tagen nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht werden;

b. bei den übrigen Beförderungen, wenn die Sendung angenommen ist.

² In Abweichung von Abs. 1 erlöschen jedoch nicht:

a. Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweist, dass der Schaden von der Eisenbahn vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführt worden ist;

b. Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie binnen 14 Tagen, den Tag der Annahme der Sendung durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, erhoben werden;

c. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigungen, die vor der Annahme der Sendung durch den Berechtigten festgestellt worden sind oder deren Feststellung durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

d. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigungen, wenn eine Wagenladung nach Art. 48, Abs. 2, neu aufgegeben wurde und der teilweise Verlust oder die Beschädigung bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist;

- e. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbaren Schäden, die erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden sind, jedoch nur unter folgenden Voraussetzungen:
- aa. dass sich die Eisenbahn dem Berechtigten gegenüber nicht zur Feststellung des Zustandes des Gutes auf der Bestimmungsstation bereit erklärt hat, obschon diese Feststellung möglich gewesen wäre;
 - bb. dass unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens, bei Reisegepäck und Expressgut aber spätestens binnen 3 Tagen, bei den übrigen Gütern spätestens binnen 7 Tagen nach Annahme der Sendung durch den Berechtigten die Feststellung des Schadens bei der Empfangsbahn verlangt wird;
 - cc. dass der Berechtigte beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung der Sendung entstanden ist.
- f. Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen oder wegen Nachnahmen (Art. 44).

Art. 18.

- d. Verjährung. ¹ Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr.
- ² Reicht der Berechtigte bei der zuständigen Eisenbahn eine schriftliche Reklamation mit den nötigen Belegen ein, so wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tag, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheids und der Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich auf diese Tatsachen beruft. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.
- ³ Im übrigen regeln sich die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, jedoch mit der Ausnahme, dass die Verjährung durch Einleitung der Betreibung nur einmal unterbrochen werden kann.

Art. 19.

- e. Beschränkung der Widerklage und Einrede. Ansprüche, die nach Art. 17 und 18 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

Art. 20.

- Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen. ¹ Die Eisenbahn, die den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat, haftet für seine Ausführung auf dem ganzen Beförderungsweg.
- ² Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, dass der Reisende oder der Beförderungsgegenstand auf ihre Strecke übergeht, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen.

³ Im Falle des Art. 29 besteht eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen nicht.

Art. 21.

Jede Eisenbahn hat den übrigen beteiligten Eisenbahnen die ihnen zukommenden Anteile der Forderungen aus dem Beförderungsvertrag, die sie erhoben hat oder hätte erheben müssen, zu zahlen.

Abrechnung
der Eisen-
bahnen
untereinander.

Art. 22.

Den Eisenbahnen, die auf Grund dieses Gesetzes Schadenersatz geleistet haben, steht gegen die übrigen, an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen der Rückgriff zu.

Rückgriff der
Eisenbahnen
unter-
einander.

Zweiter Abschnitt.

Beförderung von Personen.

Art. 23.

¹ Der Reisende muss beim Antritt der Fahrt mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein. Die Tarife und der Fahrplan können Ausnahmen vorsehen.

Fahrausweis.

² Auf den Namen einer bestimmten Person lautende Fahrausweise dürfen nur von dieser benützt werden.

³ Der Handel mit Fahrausweisen, soweit er sich nicht auf Vereinbarungen mit der Eisenbahn stützt, ist verboten. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen können als Übertretung der gesetzlichen Vorschriften über die Bahnpolizei geahndet werden. Die strafrechtliche Verfolgung bleibt vorbehalten.

Art. 24.

Kinder sind je nach Alter taxfrei oder zu ermässiger Taxe zu befördern. Das Nähere bestimmt das Transportreglement.

Fahrpreis.
a. Vergünstigung
für Kinder.

Art. 25.

Ist ein Fahrausweis nicht oder nur teilweise benützt worden, so hat der Reisende nach Massgabe des Transportreglements oder der Tarife Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises.

b. Rück-
erstattung des
Fahrpreises.

Art. 26.

¹ Der Reisende hat die Zoll-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften für sich und sein Handgepäck zu befolgen.

² Die Eisenbahn ist gegenüber dem Reisenden von jeder Haftung für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Verpflichtungen befreit.

Abfertigung
durch die
Zoll-, Polizei-
und sonstigen
Verwaltungs-
behörden.

Art. 27.

Ansprüche
des Reisenden
bei
Nichteinhalten
des
Fahrplans.

¹ Die verspätete Abfahrt oder Ankunft oder das Ausfallen eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Entschädigung.

² Wird ein im Besitze eines direkten Fahrausweises befindlicher Reisender durch Versäumnis eines im Fahrplan vorgesehenen Anschlusses wegen Zugsverspätung, durch den Ausfall eines Zuges oder durch eine Verkehrsunterbrechung an der fahrplanmässigen Fortsetzung seiner Reise verhindert, so kann er:

- a. entweder auf die Weiterreise verzichten und von der Eisenbahn Fahrpreis und Gepäckfracht für die nicht durchfahrene Strecke zurückverlangen;
- b. oder mit dem nächsten geeigneten Zuge auf die Ausgangsstation seiner Reise zurückkehren und dafür freie Fahrt und Gepäckbeförderung sowie die Rückerstattung der an die Eisenbahn bezahlten Beträge fordern;
- c. oder sich für die Weiterreise entscheiden, in welchem Falle ihm die Eisenbahn nach ihrem Gutfinden Weiterbeförderung mit dem nächsten geeigneten Zug oder auf andere Weise ohne Nachzahlung eines höhern Fahrpreises oder einer Gepäckmehrfracht anzubieten hat; ist diese Weiterbeförderung gleichen Tags nicht mehr möglich, so sind ihm die Kosten für einmaliges Übernachten (Nachtlager und Frühstück) zu vergüten.

³ Die Erstattung des Fahrgeldes nach Abs. 2, lit. a und b, kann von Reisenden, deren Fahrausweise zu einer beliebigen Anzahl von Fahrten berechtigen, nicht beansprucht werden. Der Tarif kann gewisse Züge von der nach Abs. 2, lit. c, zulässigen hilfswweisen Benutzung ausschliessen.

⁴ Reisende, die auf Grund dieses Artikels Ansprüche erheben wollen, haben diese bei Folge des Verlustes sofort beim Abfertigungsbeamten der Unterbruchstation anzumelden.

⁵ In allen Fällen, in denen das Nichteinhalten des Fahrplans auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, muss dem Reisenden der nachgewiesene volle Schaden ersetzt werden, der ihm durch das Nichteinhalten des Fahrplans erwächst.

⁶ Die Bestimmungen der Absätze 2—4 sind nur anwendbar auf die nach Fahrplan regelmässig verkehrenden Züge und gelten nicht bei Strassenbahnen, die dem Personenverkehr innerhalb und in der Umgebung einer Ortschaft dienen.

⁷ Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen gestatten.

Art. 28.

Mitnahme
von Hand-
gepäck.

¹ Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in die Personenwagen mitnehmen, wenn keine Zoll-, Polizei-

und sonstigen Verwaltungsvorschriften entgegenstehen und wenn die Wagen dadurch nicht beschädigt werden können. Jedem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung. Bei besonderer Bauart der Wagen gilt diese Bestimmung sinngemäss.

² Die Tarife bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen das Handgepäck frachtfrei im Gepäckwagen oder Beiwagen befördert wird.

³ Der Reisende hat sein Handgepäck selbst zu beaufsichtigen. Er ist für allen Schaden verantwortlich, der aus der Mitnahme von Handgepäck entsteht.

Art. 29.

Die Eisenbahn haftet für die in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände sowie für die nach Art. 28, Abs. 2, im Gepäckwagen oder Beiwagen untergebrachten Gegenstände nur bei Verschulden. Die Bestimmungen über die Eisenbahnhaftpflicht bleiben vorbehalten.

Haftung für
Handgepäck.

Dritter Abschnitt.

Beförderung von Reisegepäck.

Art. 30.

¹ Als Reisegepäck werden Gegenstände zur Beförderung zugelassen, die für Reisezwecke bestimmt und in Reisekoffern, Reisekörben, Reisetaschen, Reisesäcken, Hutschachteln oder dergleichen verpackt sind.

Zulassung zur
Beförderung.

² Das Transportreglement und die Tarife bestimmen, welche weiteren Gegenstände als Reisegepäck aufgegeben werden können.

³ Sind von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossene Gegenstände trotzdem aufgegeben worden oder wurden die für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände geltenden Vorschriften des Transportreglements missachtet, so findet die Bestimmung von Art. 37 sinngemäss Anwendung.

Art. 31.

¹ Die Eisenbahn haftet nach den Bestimmungen des Transportreglements für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäckes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, wenn sie nicht beweist, dass der Schaden durch ein Verschulden oder durch eine nicht von ihr verschuldete Anweisung des Reisenden, durch besondere Mängel des Reisegepäckes oder durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

Haftung.
a. Bei Beschädigung und
Verlust.

² Das Transportreglement ordnet die Einschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren.

Art. 32.

b. Bei verspäteter Ablieferung.

Die Eisenbahn haftet nach den Bestimmungen des Transportreglements für den Schaden, der durch die verspätete Ablieferung des Reisegepäcks entsteht, wenn sie nicht beweist, dass die Verspätung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

Art. 33.

c. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

In allen Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Reisegepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, hat sie den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

Vierter Abschnitt.

Beförderung von Expressgut, Leichen und lebenden Tieren.

Art. 34.

Für die Beförderung von Expressgut, Leichen und lebenden Tieren gelten die Bestimmungen über die Beförderung von Gütern, soweit das Transportreglement für diese Beförderungen keine besondern Bestimmungen enthält.

Fünfter Abschnitt.

Beförderung von Gütern.

A. Frachtvertrag.

Art. 35.

Beförderungs-
urkunde.

¹ Der Absender hat jeder Sendung einen den Vorschriften des Transportreglements entsprechenden Frachtbrief beizugeben, der alle für den Beförderungsvertrag wesentlichen Angaben enthalten muss.

² Das Transportreglement kann die Annahme von Sendungen auch ohne Frachtbrief zulassen.

Art. 36.

Haftung für
die Eintra-
gungen im
Frachtbrief.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, dass diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind.

Art. 37.

¹ Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen, die zur Folge haben können, dass Gegenstände angenommen werden, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, oder dass für das Gut eine zu niedrige Fracht berechnet wird, ist ein Frachtzuschlag zu zahlen; das gleiche gilt bei Nichtbeachtung der im Transportreglement enthaltenen Vorschriften für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände oder bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens. Vorbehalten bleiben die Nachzahlung des Frachtunterschieds, die Vergütung eines etwaigen Schadens sowie die strafrechtlichen Folgen.

Frachtzuschläge.

² Der Frachtzuschlag ist fällig, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist.

Art. 38.

¹ Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Der Absender haftet der Eisenbahn für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft.

Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden.

² Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

³ Die Eisenbahn haftet für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief erwähnten und ihm entweder beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere wie ein Kommissionär; sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

Art. 39.

¹ Nimmt die Eisenbahn ein Gut an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, dass der Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders vermerkt wird.

Zustand des Gutes, Verpackung und Kennzeichnung.

² Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung sowie zur Verhütung von Gefahren für Personen, Beschädigung von Betriebsmitteln oder andern Gütern sicher zu verpacken. Ist er dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so kann die Eisenbahn die Annahme des Gutes verweigern oder verlangen, dass der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt und ihn genau beschreibt.

³ Der Absender ist verpflichtet, Stückgüter in einer Weise zu kennzeichnen, die Verwechslungen ausschliesst.

Art. 40.

Haftung bei fehlerhafter Verpackung oder Kennzeichnung.

¹ Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung oder der ungenügenden Kennzeichnung der Güter. Insbesondere hat er der Eisenbahn den Schaden zu ersetzen, der ihr aus solchen Mängeln entsteht.

² Sofern das Fehlen oder der mangelhafte Zustand der Verpackung oder die ungenügende Kennzeichnung im Frachtbrief nicht anerkannt ist, hat die Eisenbahn die Mängel nachzuweisen.

Art. 41.

Abschluss des Frachtvertrages und Annahme zur Beförderung.

¹ Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandstation das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel der Versandstation aufgedrückt.

² Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung auf dem ihr vom Absender zugleich mit dem Frachtbrief vorzulegenden Doppel zu bescheinigen. Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefs oder eines Konnossements oder Ladescheins.

³ Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter zur Beförderung anzunehmen, soweit sie diese ohne Verzug befördern kann.

⁴ Güter, die nicht ohne Verzug befördert werden können, hat die Eisenbahn zu den im Tarif vorgesehenen Bedingungen in Verwahrung zu nehmen. Die Verwahrung lebender Tiere, schnellverderblicher Güter und von Gegenständen, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, kann abgelehnt werden. Ebenso ist die Eisenbahn zur Ablehnung berechtigt, wenn ihr der nötige Platz nicht zur Verfügung steht.

Art. 42.

Erfüllung der Zoll-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften.

¹ Die Zoll-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, gegen die tarifgemässen Gebühren von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortung einem Dritten übertragen. In beiden Fällen hat sie die Pflichten eines Kommissionärs.

² Der Absender kann jedoch selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten der in Abs. 1 erwähnten Behandlung beiwohnen, um alle Auskunft zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen, ohne dass daraus für ihn das Recht begründet würde, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Behandlung selbst zu besorgen.

³ Auf der Bestimmungsstation kann der Empfänger die Zoll-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften erfüllen, wenn der Absender im Frachtbrief nichts anderes bestimmt hat. Unterlässt er es,

so hat die Eisenbahn dafür zu sorgen. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortung einem Dritten übertragen. In beiden Fällen hat sie die Pflichten eines Kommissionärs.

Art. 43.

Die Kosten (Fracht, Nebengebühren sowie die sonstigen während der Beförderung erwachsenden Kosten) sind vom Absender oder Empfänger zu zahlen. Kosten, die nicht der Absender laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen. Die Tarife können vorschreiben, dass die Kosten vom Absender zu zahlen sind.

Zahlung der
Kosten.

Art. 44.

Soweit das Transportreglement nicht etwas anderes bestimmt, kann der Absender das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten.

Nachnahmen.

Art. 45.

Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefs und die Ablieferung des Gutes zu verlangen.

Rechte des
Empfängers.

Art. 46.

¹ Der Absender allein hat das Recht, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern.

Verfügnngs-
recht des
Absenders.

² Dem Absender steht das Verfügungsrecht nur zu, wenn er das Frachtbriefdoppel vorlegt und darin die Verfügungen einträgt. Hat die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders befolgt, ohne dass das Frachtbriefdoppel vorgelegt wurde, so haftet sie dem Empfänger für den daraus entstehenden Schaden, wenn der Absender ihm das Frachtbriefdoppel übergeben hat.

³ Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist oder sobald dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art. 45 geltend gemacht hat. Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung haftbar wird.

⁴ Die Eisenbahn darf nur in besonderen, vom Transportreglement zu umschreibenden Fällen die Ausführung von Verfügungen des Absenders verweigern oder hinausschieben oder solche Verfügungen in veränderter Weise ausführen.

Art. 47.

Pfandrecht
für Forderungen
aus
dem Fracht-
vertrag.

¹ Die Eisenbahn hat für alle sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange sich das Gut im Gewahrsam der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat.

² Über die Wirkungen des Pfandrechtes gelten die Bestimmungen des schweizerischen Zivilgesetzbuches.

B. Haftung.

Art. 48.

Haftung.
a. Bei Verlust
oder Be-
schädigung.

¹ Die Eisenbahn haftet nach den Bestimmungen des Transportreglements für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, wenn sie nicht beweist, dass der Schaden durch ein Verschulden oder durch eine nicht von ihr verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes (innerer Verderb, Schwinden, gewöhnlicher Rinnverlust usw.) oder durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

² Wird eine Wagenladung, ohne Umlad und ohne dass sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, nach den Bestimmungen dieses Gesetzes neu aufgegeben, so wird, wenn ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird, vermutet, dass der teilweise Verlust oder die Beschädigung während der Abwicklung des letzten Frachtvertrages eingetreten ist. Diese Bestimmung gilt auch, selbst wenn der vorhergehende Frachtvertrag dem Transportgesetz nicht unterstellt war, sofern bei direkter Aufgabe von der ursprünglichen Versandstation bis zur letzten Bestimmungsstation das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr anzuwenden gewesen wäre.

³ Das Transportreglement ordnet die Einschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren und bei Gewichtsverlust.

Art. 49.

b. Bei Über-
schreiten der
Lieferfrist.

Die Eisenbahn haftet nach den Bestimmungen des Transportreglements für das Überschreiten der Lieferfrist, wenn sie nicht beweist, dass die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

Art. 50.

c. Bei Vorsatz
oder grober
Fahrlässigkeit.

In allen Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung des Gutes oder das Überschreiten der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, hat sie den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

Sechster Abschnitt.

Beförderung von Privatgüterwagen, Behältern, Schutz- und Lademitteln.

Art. 51.

¹ Die Eisenbahn kann die Beförderung von Gütern und Tieren mit Wagen zulassen, die auf Grund eines besondern Einstellungsvertrages in den Park der Eisenbahn eingestellt worden sind (Privatgüterwagen).

Beförderung
von Privat-
güterwagen.

² Im Transportreglement können einheitliche Bestimmungen über die Beförderung von Privatgüterwagen und von Gütern in Privatgüterwagen erlassen werden.

Art. 52.

Für die Beförderung von Behältern, Schutz- und Lademitteln gelten die Vorschriften der Tarife.

Beförderung
von Behäl-
tern, Schutz-
und Lade-
mitteln.

Siebenter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

Art. 58.

Sobald internationale Übereinkommen über den Eisenbahntransport von der Bundesversammlung ratifiziert sind, ist der Bundesrat bis zur gesetzlichen Regelung ermächtigt, in Abweichung von diesem Gesetz das Transportreglement den neuen Bestimmungen der internationalen Übereinkommen anzupassen, soweit sich dies für den schweizerischen Eisenbahnverkehr als zweckmässig erweist.

Anwendung
internatio-
naler Über-
einkommen
auf den
schweizeri-
schen Ver-
kehr.

Art. 54.

Das Bundesgesetz vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen wird wie folgt geändert:

Abänderung
des Tarif-
gesetzes der
SBB.

Art. 1 erhält folgende neue Fassung:

Art. 1. Für die Erstellung der Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen sind die Bestimmungen des Transportgesetzes vom sowie diejenigen des vorliegenden Gesetzes massgebend.

Art. 3 wird aufgehoben.

Art. 21, Abs. 2, erhält folgende Fassung:

Art. 21, Abs. 2. Unter dieser Voraussetzung ist die Verwaltung der Bundesbahnen befugt, den einzuhaltenden Transportweg, soweit es ihr Netz betrifft, nach freier Entschliessung zu bestimmen, vorbehältlich einer entgegenstehenden Routenvorschrift des Absenders im Frachtbrief gemäss den Vorschriften des Transportreglements.

Art. 55.

Aufhebung
früherer
Gesetzes-
bestim-
mungen.

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes werden aufgehoben:

- a. das Bundesgesetz vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen;
- b. die Art. 35 und 36 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft;
- c. Art. 3, Abs. 4, und Art. 9 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen;
- d. alle mit dem neuen Gesetz in Widerspruch stehenden Bestimmungen anderer Gesetze, Bundesbeschlüsse und Verordnungen.

Art. 56.

Inkraft-
treten und
Vollzug.

¹ Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes und trifft die zu seinem Vollzug erforderlichen Massnahmen.

² Er kann ihm nach diesem Gesetz zustehende Befugnisse nachgeordneten Amtsstellen übertragen. Hievon ausgenommen bleibt der Erlass des in Art. 2 vorgesehenen Transportreglements.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen. (Vom 12. Juli 1946.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1946
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4982
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.07.1946
Date	
Data	
Seite	877-914
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 595

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.