

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 19

Artikel: Verhandlungen der Bundesversammlung
Autor: H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2116>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 3. November 1874.

No. 19.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreich. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Verhandlungen der Bundesversammlung. — Bundesrätliche Botschaft zur Concession Chambésy-Fernex. — Gotthard. Rapport mensuel du Conseil fédéral. Mois Septembre. — Gotthard, Correspondenz. — Coupés III. Classe für Nichtraucher. — Zürichsee-Gotthard- und Brünigbahn. Verbindung. — Diensteskündigung. — Chemins de fer français au 31 Déc. 1873. — Recettes. Suisse occidentale et Jougne-Eclépens. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Londoner Eisen- und Kohlenpreise. — Curszettel. — Stellenvermittlung. — Bundesblatt Nr. 47: Inhalt. — Anzeigen.

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Ständerath. In den Sitzungen vom 13.—21. October behandelte der Ständerath das Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen. Wir werden den Wortlaut des Gesetzes, wenn es beide Rätthe passirt hat, mittheilen, und berühren hier summarisch den Gang der 6tägigen Verhandlungen. Berichterstatter war Hr. Köchlin. Zunächst wurde ein Antrag (Köchlin) gestellt, überhaupt auf das Gesetz nicht einzutreten. Es sei dasselbe nicht gehörig vorbereitet worden und namentlich die Herbeiziehung von Fachmännern, also Vertretern der Eisenbahnen, unterblieben; ferner empfehle es sich, erst den Erfolg der bekanntlich zur Anbahnung einer internationalen Regelung der Hauptgrundsätze des Frachtverkehrs gethanen Schritte abzuwarten. Mit 23 gegen 4 Stimmen wurde jedoch Eintreten beschlossen, da die Nichtbeiziehung der Bahnen bekanntlich es nicht verhindert habe, dass dieselben ihre Ansichten äussern konnten (Sulzer) und die berührte internationale Bestrebung eine gesetzliche Regulirung im eigenen Land keineswegs ausschliesse (B.-Rath Scherer). — Der Titel des Gesetzes („B.-Ges. betr. die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und andern vom Bund concedirten Transportanstalten“) wird abgeändert in „Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen“, da einerseits die übrigen concedirten Transportanstalten (Dampfschiffe) von der Commission nicht in den Rahmen des Gesetzes aufgenommen worden, anderseits aber dieses Gesetz auch auf den Personentransport ausgedehnt worden war. Jedoch wurde hervorgehoben (B.-Rath Scherer), dass ein Gesetz für Dampfschiffverkehr dennoch geschaffen werden müsse, namentlich im Hinblick auf die vielen Schwierigkeiten, die aus dem durchgehenden Waaren- und Personentransport zwischen Eisenbahnen und Dampfschiffen entstehen.

Allgemeine Bestimmungen. Art. 1 verpflichtet die Bahnen zur nachgesuchten Beförderung von Personen und Gütern, ausgenommen in Fällen von Unmöglichkeit in Folge ausserordentlicher Ereignisse, Geschäftsüberhäufung, spezieller Betriebsvorschriften bez. des Personentransportes und mangelhafter, reglementswidriger Verpackung oder Natur der Sachen. Letztgenannte Reglemente sind vom Bundesrath zu erlassen oder zu genehmigen (Antrag Brunner). Ohne Discussion angenommen. — Art. 2. Pflicht der Bahnen, innerhalb der Schweiz für den Transport einen durchgehenden Verkehr ein-

zurichten mit durchgehenden Wagen, nach nöthigenfalls vom Bundesrath festzustellenden Vergütungen unter sich. Der Bundesrath kann sie auch anhalten, mit ausländischen Bahnen in den gleichen durchgehenden Verkehr zu treten, soweit diese dazu bereitwillig oder gesetzlich verpflichtet sind. Passirt unbeanstandet. Ebenso Art. 3 Schadensersatzpflicht bei Zuwiderhandlungen gegen genannte Bestimmungen. Die Bahn haftet sowohl für ihre Angestellten, als auch für andere Personen, deren sie sich bei ihrem Transportgeschäft bediente.

Beförderung von Personen. Art. 4. Nach dem Antrag der Commission wird festgesetzt: Verspätung der Züge begründet keine Entschädigungsforderungen, jedoch: bei halbstündiger Verspätung der Abfahrt kann ein bereits gelöstes Billet zurückgegeben werden; ist zur Fortsetzung der Reise ein neues Billet nöthig, so wird dasselbe unentgeltlich verabfolgt (Zusatz von Droz); bei verfehltm Anschluss berechtigt ein directes Billet jedenfalls ohne Nachzahlung zur Beförderung mit dem nächsten Zug; bei verfrühter Abfahrt berechtigt ein rechtzeitig gelöstes Billet zu den beiden genannten Mitteln; wünscht Jemand, bei verfehltm Anschluss zurückzukehren oder beträgt eine Verspätung mehr als $\frac{1}{5}$ der regelmässigen Fahrzeit für die projectirte Reise, jedoch immerhin 1 Stunde, so ist die Rückkehr im nächsten Zug auf der bereits benutzten Wagenklasse frei und das bezahlte Fahrgeld zurückzugeben; bei Retourbillets gilt bei derselben Verspätung das Gleiche oder bei Verspätung von mindestens einer Stunde kann Ausdehnung der Gültigkeit der Billets auf einen weitem Tag verlangt werden. In allen diesen Fällen können die Reisenden von den Bahnen Ersatz für nothwendig gewordene Auslagen verlangen. Ferner berechtigen alsdann Billets dritter Classe in Zügen mit nur zwei Classen für Fahrt in der zweiten. Jede Bahn hat für geschehene Ersatzleistung Rückgriff auf die eigentl. schuldige. Keine Anwendung finden diese Bestimmungen alle auf Vergnügungszüge, oder bei auf motivirtes Gesuch vom Bundesrath ertheiltem Privileg für andere ausserordentliche Fälle, (dass hiebei stets jedoch Veröffentlichung nothwendig sei, wurde abgelehnt, weil dies in praxi meist unmöglich) (Scherer). In Fällen höherer Gewalt fällt das freie Rückfahrtsrecht und die Entschädigung für Auslagen dahin. Die Reclamation hat binnen 24 Stunden zu erfolgen. Wird ohne lange Discussion angenommen. Art. 5. Für Verspätung in Folge Arglist oder grober Fahrlässigkeit gilt Schadensersatzanspruch auch für weitere Folgen. Ein Antrag (Droz), bei jeder Verspätung den bewiesenen Schaden ersetzen zu lassen, wie es die Praxis der roman. Schweiz bereits übe, wird (von Köchlin, Blumer, Hofmann bekämpft) abgelehnt, der Commissionantrag mit verbesserter Redaction (Stamm) angenommen. Art. 7 bestimmt, dass das Betriebsreglement alle weitem bez. Verhältnisse des Personentransportes zu regeln habe, insbesondere mit Rücksicht darauf, unter welchen Umständen die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehltm Anschluss durch besondere Züge zu erfolgen habe. Ebenso bestimmt das Betriebsreglement die Rechte und Pflichten der Reisenden bez. des Handgepäckes und unter welchen Umständen nicht abgefordertes als herrenlos zu betrachten sei. Ueber die Haftpflicht betr. solchen Gepäcks ordnet das Gesetz über Haftpflicht bei Tödtungen etc. und die spätern Paragraphen des gegenwärtigen Gesetzes das Nöthige an.

Beförderung von Gütern. Art. 1—5. Eingehung des Frachtvertrages. 1. Verpflichtung des Absenders zur Ausstellung des Frachtbriefes. 2. Bestimmungen über den Inhalt des Frachtbriefes. 3. Frachtbriefsduplicate und Empfangsbescheinigungen, Ladescheine. 4. Begleitpapiere (Zoll-declarationen, Ursprungszeugnisse, Gesundheitsscheine etc.). 5. Verpackung. Eine wesentliche Discussion veranlasst einzig Art. 4. Der Commissionantrag verpflichtet hier nämlich die Transportanstalt, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Nothwendigkeit und Einrichtung von Begleitpapieren erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzutheilen und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrthümer betr. Einrichtung oder Nothwendigkeit solcher Papiere aufmerksam

zu machen, unter Androhung von Ersatzpflicht bei aus Nichterfüllung dieser Verpflichtung entspringendem Schaden. Trotz erhobener Opposition (Köchlin), wonach die Beamten kleinerer Stationen gar nicht solche Auskunft ertheilen können und überhaupt die Sache eher in ein Transportreglement gehörte, wird die Bestimmung mit 18 gegen 12 Stimmen beibehalten.

Art. 6—22. Von den Rechten und Pflichten bei Vollziehung des Frachtcontractes. Art. 6 bestimmt, es habe, so lange das Frachtgut noch nicht abgesendet ist, der Absender das Recht, dasselbe zurückzunehmen. Bei Ausübung dieses Rechtes haftet er der Transportanstalt für hieraus ihr erwachsenden Schaden, sofern dieser Rücktritt nicht Folge von Verzögerung in der Versendung gewesen. Art. 7 fügt noch hinzu, dass der Absender auch nach Absendung des Gutes unter gewissen Umständen das Recht haben solle, betr. Rückgabe des Gutes oder betr. Ablieferung an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger oder einen andern Ort Anweisungen zu ertheilen. Fraglich ist nun hiebei, bis zu welchem Moment der Absender, und von welchem an der Empfänger soll einseitig über das transportirte Gut verfügen können. Nach dem franz. Code de commerce, Art. 100, beginnt das Recht des Empfängers, der als Eigenthümer präsumirt wird, mit der Uebergabe an die Transportanstalt, nach dem deutschen Handelsgesetzbuch, Art. 402 und 405, dagegen erst mit dem vollendeten Transport, mit Aushändigung des Frachtbriefes an ihn oder Anhebung von Klage seinerseits auf Aushändigung des Frachtbriefes resp. Auslieferung des Frachtgutes und Notification dieser Klage bei der Eisenbahn. Der bundesrätliche Entwurf, sowie die Commission schliessen sich, analog den in der Schweiz bisher geübten Rechtsmaximen, den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches an, wogegen Droz einen Antrag auf Annahme des franz. Rechtes stellt. Unterstützt wird dieser von Roguin, Cambessedes, Menoud, Graven, mit Hinweisung, dass einzig das franz. Recht hierin dem Frachtvertrag gerecht werde, von welchem kein einseitiger Rücktritt möglich sein dürfe und dass auch einzig dieses für den Empfänger, der vielleicht auf die Absendung vertrauend, bereits bezahlt habe, die genügende Sicherheit biete. Den Commissionalantrag unterstützen Köchlin, Blumer, Stamm, Hoffmann, namentlich mit folgenden Ausführungen: Letztgenannte Erwägung der Vertheidiger des franz. Rechtes bezieht sich auf eine kleine Minderheit von Fällen; in der Mehrzahl sei Bezahlung noch nicht erfolgt und demgemäss dem Absender die grössere Berechtigung auf das abgesandte Gut zuzuschreiben. Trete also z. B. während des Transportes der Güter Concurs des Adressaten ein, so wäre es ungerecht, dem Absender die auf dem Transport begriffenen Güter einfach zu entreissen, während er noch factisch sie sich erhalten könnte. Die Transportanstalt leiste hier die Dienste eines Commissionärs, der sich nie um die Beziehungen zwischen Absender und Empfänger zu bekümmern, sondern den erhaltenen Auftrag auszuführen habe. Rechtsverhältnisse zwischen jenen beiden kommen hier absolut nicht in Frage, sondern einzig die Stellung des auftraggebenden Absenders gegenüber der sich zur Ausführung des Auftrages verpflichtenden Anstalt. — Mit 22 Stimmen siegten in der Abstimmung die Commissionalanträge, jedoch mit einem Zusatz zu Art. 7 (Droz), wonach in allen denjenigen Fällen, wo der Absender die Waare wieder zu Händen nimmt, oder sie nach einem andern Bestimmungsorte abgehen lässt, die Transportanstalt verpflichtet sein soll, hierin dem ursprünglichen Adressaten unverzüglich Anzeige zu machen. — Art. 8—10, Avisiren und Verfahren bei der Ablieferung der Güter. Die Anträge der Commission und des Bundesrathes stimmen im Wesentlichen überein und werden ohne Discussion die ersteren angenommen. — Art. 11. Verweigerung der Annahme oder Nichtauffindbarkeit des Empfängers. Die Commission beantragt, dass in diesem Falle Deposition des Gutes auf Kosten des Absenders stattfinden soll, und bestimmt ferner, Güter, welche einem raschen Verderb ausgesetzt sind, oder deren vermuthlicher Werth die darauf haftenden Kosten nicht deckt, müssen, — und Güter, über welche weder der Absender noch der Empfänger innert 30 Tagen verfügt hat, können zu Gunsten wem Rechters verkauft werden. Dieser Verkauf aber kann, sofern weder vom Absender noch vom Empfänger ein amtliches Verfahren beantragt wird, aussergerichtlich vorgenommen werden. Endlich hat nach dem Commissionsantrag die Transportanstalt hiebei die vermuthlichen Interessen des Eigenthümers immer bestmöglichst zu wahren und kann für nachweisbare Fahrlässigkeit mit Schadensersatz belangt werden. Hierin weicht eine Commissionsminderheit (Droz) in dem Punkte ab, dass einmal, nach Ablauf einer für eine Antwort des Absenders genügenden Frist ohne erfolgte neue Anweisung durch denselben, der Zustand der Waare durch Experten verifizirt werden soll; ferner muss,

wenn die Natur der Waare dieselbe einer raschen Verderbniss aussetzt, die Waare sofort zu Gunsten wem Rechters verkauft werden; sie kann verkauft werden, wenn der muthmaassliche Werth derselben die Kosten nicht deckt, die auf ihr lasten; ohne die schriftliche Einwilligung der beteiligten Parteien muss der Verkauf stets auf gerichtlichem Weg stattfinden. Weitere Anträge beschlagen mehr redactionelle Differenzen. In der principiellen Abstimmung siegt mit 20 gegen 8 Stimmen der Antrag der Commissionsmehrheit, der schliesslich mit geringen Modificationen (Sulzer, Droz, Hoffmann) wie obgenannt angenommen wurde. — Art. 12. Verspätung. Der Commissionalantrag bestimmte, dass bei Versäumung der contractlichen, reglementarischen oder üblichen Lieferfristen, die Transportanstalt sich den Abzug der Hälfte und wenn die Versäumung mehr als die Hälfte der Lieferfrist betrage, des Gesamtbetrages der Frachtkosten gefallen lassen müsse. Auf Antrag Russenberger und Stamm wurde diess dahin modificirt, dass der genannte Abzug nie weniger als die Hälfte betragen, im Uebrigen aber der Versäumung proportional sich bis zum Wegfall der ganzen Frachtkosten im Falle obgenannter Verspätung steigern soll; jene Hälfte aber soll sich (Antrag Köchlin) einzig auf die auf schweizerischem Gebiet erwachsene Fracht beziehen. — Ersatz eines nachweisbaren höheren Schadens wurde, bis zum Maximum für den Fall des gänzlichen Verlustes des Gutes, von der Commission beantragt, jedoch bei einer zweiten Berathung auf Antrag Droz gestrichen. — Art. 13 verpflichtet die Anstalt zu Ersatz abhanden gekommenen oder untergegangenen Gutes (nach 4 Wochen Frist), wenn sie nicht ein Verschulden des Absenders oder Empfängers oder Selbstveranlassung in Folge der Natur des Gutes beweist. Wird ohne Discussion angenommen. — Art. 14 setzt fest, dass wenn keine Werthdeclaration stattgefunden, hiebei als Schadensersatz der Betrag gefordert werden dürfe, der zur Zeit und am Ort der Ablieferung für den betreffenden Gegenstand bezahlt werden musste. Hievon sind abzuziehen ersparte Zölle, Transportkosten, zuzurechnen aber 6% Zinsen vom Ablieferungstag an gerechnet. Uebersteigen die Frachtkosten u. s. w. den Ersatzbetrag, so ist der Ersatzberechtigte nicht zur Auszahlung dieses Ueberschusses verpflichtet. Ebenfalls ohne Discussion angenommen. — Art. 15. Berechnung des Schadens bei vorhandener Werthdeclaration. Die Commission beantragt, wenn eine solche stattgefunden, so sei als Schadensersatz der declarirte Werth nebst 6% Zinsen vom Lieferungstag an ohne Abzug zu bezahlen, der Bundesrath dagegen schlägt vor Bezahlung unter Abzug der ersparten Transportkosten. Eine Reduction des Betrages lassen beide Anträge nur zu, wenn der Werth den Ankaufpreis eines gleichen Gegenstandes an Ort und Zeit der Lieferung übersteigt und nebstdem kein besonderer Affectionswerth denkbar ist. Bezüglich jener Differenz der Commission und des Bundesrathes, wird für die Commission geltend gemacht, dass nach kaufmännischen Usancen der Werth der Waare, wie er sich im Aufgebot darstelle, declarirt werde, also ein Abzug von Fracht und Zoll sich nicht rechtfertige (Köchlin, Stamm), für den Bundesrath aber, dass eine Compensation der Forderung der Eisenbahn und des Ersatzberechtigten nach gewöhnlichen Rechtsgrundsätzen nicht auszuschliessen sei. Mit 13 gegen 12 Stimmen wird der Commission beigestimmt und der Artikel ohne weitere Discussion angenommen. — Art. 16. Vorbehalt höherer Schadensberechnung bei Untergang in Folge Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt. Angenommen. Ein Antrag (Droz), eine solche höhere Entschädigung auch dann eintreten zu lassen, wenn der Beschädigte einen bedeutenden Nachtheil erlitten, der als unmittelbar und leicht voraussehende Folge der Nichtvollziehung des Transportvertrages eingetreten, blieb in Minderheit. — Art. 17. Uebergang der Schadensersatzansprüche an die Transportanstalt mit Annahme der Entschädigung durch den betreffenden Berechtigten. Für den Fall von Wiederauffinden abhanden gekommener Güter kann der Entschädigungsberechtigte sich Aushingabe derselben ausbedingen. Angenommen.

Art. 18. Bei quantitativer Minderung und Beschädigung der Güter gelten diese nämlich ebenbehandelten Grundsätze. Angenommen. — Art. 19. Sogenannte Normalsätze verbinden den Ersatzberechtigten nicht, ausgenommen bei Gegenständen, für welche die Fracht nach dem Werth berechnet wird, eine Declaration aber nicht erfolgte. Betr. Abzug von Transportkosten und Zölle wird aber auch hier Nichtabzug beschlossen, der Artikel sonst nach Commissionsantrag angenommen. Art. 20. Rechtsvermuthungen beim Beweisverfahren über Beschädigungen, Minderungen und Verlusten. Darnach wird nach Zustand und Gewicht der Waare jede Minderung, von der im Frachtbrief bei der Aufgabe nicht die Rede war, als auf dem Transport geschehen vermuthet. Stimmt Gewicht und Verpackung

mit dem Frachtbrief, so gilt umgekehrt für den sich herausstellenden Mangel bereits die Vermuthung, dass er schon bei der Aufgabe der Waare vorhanden war. Ohne Discussion angenommen. — Art. 21. Rechtsvermuthungen bei gewissen Schäden, dass sie durch unabwendbaren Zufall oder die Natur des Gutes selbst oder durch eigne Schuld des Versenders herbeigeführt sind. Es werden hier sechs Vermuthungen, die ausbedungen werden können (bei Gewichtsmängeln, explodirenden oder ätzenden, leicht in Gährung übergehenden, leicht zerbrechlichen Gegenständen, offenem Transport von Kohlen, Selbstverladen durch den Versender) aufgezählt. Zu einer Discussion gibt nur die erste Anlass. Die Commission will sagen, es könne für Gewichtsmängel, wenn sie bei Wein oder trockenen Gütern nicht mehr als 1 %/o, bei nassen Gütern (Wein ausgenommen) nicht mehr als 2 %/o betragen, die Vermuthung ausbedungen werden, dass dieselben, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaft der Güter oder der Witterungsverhältnisse sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden seien. Auf Antrag Köchlin werden hieraus die Begrenzungen nach %/o gestrichen und in ein besonderes Reglement verwiesen. Bezüglich der Haftpflicht bei Sendungen, die der Absender selbst verladen, beantragt Köchlin, bei Gewichtsmanco, ausser bei Nachwägungen durch die Bahn, die Vermuthung gegen den Absender aufzustellen, was in dem Sinne angenommen wird, dass überhaupt die Bestimmungen des Gesetzes (bis Art. 35) bei Beförderung von Gütern unter eigener Direction, resp. Verantwortlichkeit des Absenders dahin fallen sollen (Art. 36). — Art. 22. Legitimation zur Entschädigungsklage. Legitimirt sind der Absender und der Empfänger, letzterer, wenn ihm keine Disposition mehr über die Sache zustehen würde, nur noch gegen Caution. Wird nach der Vorlage angenommen.

Zusammenwirken mehrerer Transportanstalten bei einem Frachtvertrage. Art. 23—26. Art. 23 handelt von der Verantwortlichkeit der annehmenden Transportanstalt für die folgenden, die allgemein statuiert wird, mit Anerkennung eines Rückgriffsrechtes auf die eigentlich schuldige Bahn. Angefochten wird (von Köchlin) die Bestimmung, dass die annehmende Transportanstalt von der Verantwortlichkeit auch dann betroffen werden soll, wenn sie selbst oder eine der nachfolgenden Anstalten mit oder ohne Zustimmung des Absenders das Gut unter Ausstellung eines neuen Frachtbriefes zur Beförderung an einen neuen Ort weiter gegeben hat; nur bei Beförderung ohne Zustimmung soll dies der Fall sein, was (von Sulzer und Herzog bekämpft) jedoch abgelehnt wird. — Art. 24. Verantwortlichkeit der abliefernden Transportanstalt für die vorhergehenden, Art. 25, directe Haftbarkeit der schuldigen Transportanstalt und Verhältniss verschiedener Klagrechte, wobei ein freisprechendes Urtheil zu Gunsten der einen Transportanstalt dem Klagrecht gegen die andere nicht präjudicieren soll, Art. 26, wonach die Entschädigungssumme, wenn keiner Verwaltung die Schuld nachgewiesen werden kann, auf alle nach der von der Waare durchlaufenen Strecken vertheilt wird, — sämtliche passiren ohne wesentliche Modificationen nach den mit den bundesrätlichen übereinstimmenden Commissionalanträgen.

Vom Pfandrechte. Art. 27—31. Die Commissionalanträge stimmen wesentlich mit den bundesrätlichen überein. Nach Antrag Sulzer wird jedoch auch ein Retentionsrecht aufgenommen. Art. 27. Für Forderungen aus dem Frachtverhältnisse erhält also die Bahn ein Retentions- und Pfandrechte am Frachtgut, so lange es zurückbehalten und deponirt ist. — Art. 28. Für Transport vorgehender Anstalten macht die letzte dasselbe Recht geltend. — Art. 29. Mehrere solche Pfandrechte folgen sich, das frühere dem spätern, gehen aber alle dem Pfandrechte für Vorschüsse der Spediteure vor, bei welchen umgekehrt das spätere dem frühern vorgeht. — Art. 30. Durch Ablieferung ohne Bezahlung verliert die letzte Anstalt das Rückgriffsrecht. — Art. 31. Deponirt der Empfänger im Streitfall die geforderte Summe, so kann die Ablieferung der Waare nicht verweigert werden. Der ganze Abschnitt passirt, nachdem principiell der Antrag Sulzer aufgenommen worden, ohne wesentliche Discussion. — Dauer und Geltendmachung von Reclamationen. Art. 32—35 ohne wesentliche Discussion angenommen. Art. 32. Verwirkung der Reclamation durch Abnahme des Gutes und Zahlung der darauf haftenden Beträge, ohne Vorbehalt. Ausgenommen von diesem Grundsatz ist Reclamation wegen Verspätung (Frist: 8 Tage), wegen Beschädigung, die bei der Ablieferung nicht erkennbar und nachweisbar vorher entstanden ist (Frist: 4 Wochen), und Reclamation mit Beweis von Arglist, grober Fahrlässigkeit, rechtswidriger Bezeichnung (?), entschuldbarem Irrthum. Nach Abliefe-

rung des Frachtstücks und Frachtbriefs gegen Bezahlung kann die abliefernde Anstalt keinen Anspruch mehr geltend machen ausser bei Arglist, grober Fahrlässigkeit, Irrthum. — Art. 33. Bei Erhebung von Reclamation oder Streit über den Zustand des Gutes kann jede der Parteien auf amtlichem Weg Untersuchung des Zustandes und, nach Art. 34, Sequestration bei einem dritten, sowie Verkauf für Abzahlung der darauf haftenden Forderungen verlangen. — Art. 35. Alle Klagen und Einreden verjähren in einem Jahr. Durch Reclamation unterbricht sich jedoch die Verjährung und beginnt nach einer abschlägigen Antwort eine neue einjährige Frist. — Von einigen besondern Transportverhältnissen. Art. 36. Ausgenommen von diesen Bestimmungen sind nach dem Commissionalantrag, womit sich der Bundesrath vereinigt, Güterbeförderungen mit gemiethetem Material durch den Absender (vgl. oberer Art. 21); hiefür gilt, bis zum Erlass eines eidgen. Transportreglements, das bisherige Recht. — Art. 37. Aufgegebenes Reisegepäck untersteht, neben den genannten Bestimmungen, den besondern Anordnungen, dass bei Verspätung der Reclamant sofort eine Normalentschädigung von Fr. 10 pro Kilogramm verlangen kann, womit er sein Recht auf spätere höhere Entschädigung nicht verwirkt; 24 Stunden nach der Ankunft zahlt das nicht abgeholte Reisegepäck ein Lagergeld; deckt der vermuthliche Werth diese Kosten nicht mehr, so kann, wie bei Befürchtung schnellen Verderbs, Verkauf erfolgen (vgl. Art. 11). Mit dem Gepäckschein verfügt der Reisende auch während der Reise über das Gepäck. Verliert der Reisende den Schein, so ist er zum Bezug des Gepäcks nur gegen Revers, eventuell Cautionsstellung berechtigt. Ueberall werden die Artikel nach den Commissionalanträgen angenommen. — Art. 38. Verantwortlichkeit und Haftbarkeit für die Angestellten ist in Art. 3 bereits erledigt. — Art. 39. Als höhere Gewalt soll nicht gelten der Unfall in Folge Versehen oder Vergehen der Beamten und der Passagiere, die sich während des Transportes in den Transporträumen befinden, ferner in Folge gefährdender Eigenschaft oder mangelhafter Verpackung transportirter Gegenstände, fehlerhafter Einrichtungen in Bau oder Betrieb der Anstalt oder mangelhaften Zustandes derselben und endlich in Folge der Nichtbefolgung der gesetzlich oder polizeilich vorgeschriebenen Vorsichtsmaassregeln. Der Artikel wird mit den von der Commission beantragten Redactionsveränderungen angenommen. — Art. 40. Unstatthaftigkeit der Wegbedingung oder Beschränkung der Haftbarkeit, ebenfalls angenommen. — Desgleichen Art. 41. Aufhebung aller eidgenössischen oder cantonalen mit diesem Gesetz im Widerspruch befindlichen Gesetze und Vereinbarungen.

In der Sitzung vom 21. October adoptirte der Ständerath die definitive Fassung der verschiedenen neu redigirten Artikel und überwies das ganze Gesetz dem Nationalrath, der jedoch sich nach Mittheilungen der nationalrätlichen Commission damit erst im Dezember wird beschäftigen können. — Am Schlusse dieser Beratungen wurde (auf Antrag Köchlin, unterstützt von Scherer) die ständerätliche Commission eingeladen, darüber Bericht zu erstatten, ob und wie der aus diesem Gesetze weggelassene Transport auf Dampfschiffen gesetzlich regulirt werden solle, welche Berichterstattung jedoch noch nicht erfolgt ist.

Nationalrath. In der Sitzung vom 19. und 26. October erledigte der Nationalrath in Berathung der Militärorganisation die Frage der Eisenbahncompagnien. Der Entwurf des Bundesrathes bestimmte über Eisenbahncompagnien, deren Bestimmung es ist, den wichtigen Dienst der Zerstörung und Wiederherstellung der Bahnen im Kriege zu besorgen, Folgendes: Es sind 8 solcher Compagnien in Aussicht genommen, die ohne Unterschied der Jahrgänge aus denjenigen militärpflichtigen Arbeitern gebildet werden, welche von den Verwaltungen der schweizerischen im Betrieb befindlichen Eisenbahnen zur Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues jeweilen angestellt sind. Ihr Personalbestand wird auf die Bahnunternehmungen im Verhältniss ihrer kilometrischen Länge verlegt. Die Zuteilung zu denselben dauert für diese Arbeiter so lange, als ihre Anstellung in der genannten Eigenschaft. Nachher treten sie in ihre frühere militärische Stellung zurück. Die Verwaltungen haben vierteljährlich dem Militärdepartement von den eingetretenen Aenderungen im Bestand dieses Personals Kenntniss zu geben. Abgesehen von jährlichen Inspectionen werden diese Compagnien nur im Kriegsfall in den Dienst berufen. — Die Commission adoptirte diese Vorschläge im Allgemeinen. Jedoch veränderte sie vollständig die Einfügung dieses Korps in die Armeegliederung. Sie schlug vor, neben den Sappeur- und Pontonniercompagnien, 8 Compagnien Pioniers im Auszug und 8 in der Landwehr. Diese Pioniercompagnie soll aus zwei Ab-

theilungen bestehen, 40 Mann für den Telegraph, 60 für die Eisenbahn, nämlich 1 Oberlieutenant, 2 Lieutenants, 6 Wachtmeister, 10 Gefreite, 41 Pionniers. Hiebei würden alsdann diese Compagnien im Ernstfall von Arbeiter-Detachementen verstärkt, von welchen die oben genannten Grundsätze des bundesrätlichen Entwurfes gelten sollen. Stärke und Vertheilung dieser Abtheilungen wurde durch eine Special-Ordonnanz festgesetzt. Ihre Instruction sollen sie in den Schulen und Wiederholungskursen der Pionniere erhalten, also nicht nur auf eine jährliche Inspection angewiesen sein. Der Bestand der Werkzeuge, mit welchen die Abtheilungen ausgerüstet werden, soll ebenfalls durch eine Verordnung festgestellt werden; sie werden gestellt von den Eisenbahnunternehmungen, gegen Gebrauchsentschädigung. — Eine Discussion veranlassten diese Anträge nicht. Ohne Weiteres wurde den Commissionälvorschlägen, mit denen sich auch Herr Militärdirector Welti vereinigte, zugestimmt.

H.

Chambésy-Fernex. Botschaft des Bundesrathes (vom 9. Oct. 1874).

Herr Joseph Fuchez, Civilingenieur in Lyon, sucht um die Concession für das auf schweizerischem Gebiet gelegene Stück einer Eisenbahn nach, welche Genf mit Dijon, also auch mit Paris, auf einem 114 Kilometer kürzeren Wege verbinden soll, als diess durch die gegenwärtig bestehende Eisenbahn der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée über Culoz, Bourg und Mâcon geschieht. Die projectirte Linie zweigt bei Chambésy von dem Schienenstrang der Suisse Occidentale ab, führt über Fernex, Gex, St. Claude und Clairvaux nach Lons-le-Saulnier, der Hauptstadt des Département du Jura, und von da nach St.-Jean-de-Losne zum Anschluss an eine bereits concedirte Linie nach Dijon. Die Länge des Trace beträgt 197 Kilometer, wovon bloss 2 Kilometer auf schweizerisches Gebiet entfallen. Im Département de la Côte d'Or hat Herr Fuchez die Concession unterm 16. April und 20. Juli d. J. erhalten; im Département du Jura wird sie wahrscheinlich im October d. J. definitiv werden; im Département de l'Ain werden die nöthigen Vorarbeiten gemacht, um den Berathungen des für das Project günstig gestimmten Generalrathes als Grundlage zu dienen.

So sehr nun die in Rede stehende Eisenbahn geeignet scheint, dem friedlichen Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich einen neuen, mächtigen Impuls zu geben, so gewichtige Bedenken werden von militärischem Standpunkte gegen die Ertheilung der Concession erhoben. Wir verweisen diessfalls auf das bei den Acten liegende Gutachten des Chefs des eidg. Stabsbureau, resp. des Militärdepartements.

Die Würdigung der gegen die projectirte Eisenbahn sprechenden Gründe und die Entscheidung ganz Ihrem Ermessen anheimstellend, beehren wir uns, auf den Fall, dass Sie die Concession zu verleihen beschliessen, Ihnen unsere Vorschläge betreffend die einzelnen Concessionsbedingungen zu unterbreiten und mit folgendem Berichte zu begleiten:

Anknüpfend an den in strategischer Beziehung aussergewöhnlichen Character der fraglichen Bahn, welcher im Ernstfalle eine Zerstörung derselben als eine der ersten Nothwendigkeiten erscheinen liesse, beantragen wir Ihnen einen Zusatz zu Art. 7 des Concessionsschema, dahin gehend, dass die Gesellschaft keinen Anspruch auf Schadenersatz habe, wenn die Eisenbahn im Kriege beschädigt oder zerstört würde. Eine gleiche Bestimmung findet sich in der vom Grossherzogthum Baden für die Linie Winterthur-Singen ertheilten Concession.

Das projectirte Unternehmen bietet noch eine zweite Eigenthümlichkeit dar, welche gewisse Abweichungen vom gewöhnlichen Inhalt der Concession theils durchaus nöthig macht, theils als billig und zweckmässig rechtfertigt. Auf französischem Gebiete besitzt die Linie eine Ausdehnung von beinahe 200, auf schweizerischem bloss eine solche von 2 Kilometern, und die Gesellschaft, welche den Betrieb übernimmt, ist selbstverständlich eine französische. Da kann nicht gefordert werden, dass die Mehrheit der Direction und des Verwaltungsrathes aus Schweizerbürgern bestehe, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben. Für die Vertretung der schweizerischen Interessen im Verwaltungsrath und für die formelle Vertretung der Gesellschaft in der Schweiz bezüglich aller aus dieser Concession hervliessenden Rechtsverhältnisse schlagen wir in Art. 3 und 4 Bestimmungen vor, welche wesentlich die gleichen sind, wie sie für die Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée hinsichtlich ihrer auf genferischem Gebiete liegenden Bahnstrecke gelten.¹⁾ Specieil

Anmerkungen.

1) Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Paris. Sie wird aber in Genf einen Specialagenten haben, welcher vom Bundesrath aus zwei von der

die Art der Wahl des die Gesellschaft den schweiz. Behörden gegenüber vertretenden Specialagenten ist entlehnt aus Art. 2 der Uebereinkunft vom 15. Juni 1863 zwischen dem Staatsrathe von Genf und der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée; Herr Fuchez, welcher mit unsern übrigen diessfälligen Anträgen einverstanden ist, wird wohl wegen dieser Formfrage seine Opposition nicht weiter fortsetzen.

Da der Gesellschaft nicht zugemuthet werden kann, für das kleine schweizerische Stück besondere Personenwagen anzuschaffen, so muss die Bestimmung des für solche zu wählenden Systems noch offen gelassen werden, in dem Sinne, dass seinerzeit nach Möglichkeit dem Art. 29, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes Nachachtung verschafft werde.

Wenn der Wunsch des Petenten, dass die schweizerische Concession in möglichste Uebereinstimmung mit der französischen gebracht werde, ein begrifflicher ist, so ist auf der andern Seite eben so natürlich, dass der Bund, wenn er diese Gleichheit in einem Punkte (betreffend die Dauer der Concession, Art. 2) zu Gunsten der Gesellschaft eintreten lässt, sie auch mit Bezug auf andere Punkte, wo die schweizerische Normalconcession der Gesellschaft vortheilhafter wäre, durchführt, nämlich mit Bezug auf den unentgeltlichen Heimfall der unbeweglichen Theile der Eisenbahn im Zeitpunkt des Ablaufs der Concession, und mit Bezug auf die Rückkaufstermine (Art. 28 und 28 a).²⁾

Für die Aufnahme der französischen Rückkaufstermine spricht übrigens noch ein innerer Grund. Kann auch unter keinen Umständen der Anregung des Petenten nachgegeben werden, dass der Bund verpflichtet sei, das schweizerische Stück der Linie zu gleicher Zeit, wo das französische zurückgekauft werde, seinerseits zurückzukaufen, oder den Rückkauf so zu bewerkstelligen, dass der Betrieb der Linie von Genf nach Dijon seinen ununterbrochenen Fortgang habe, so ist es doch gut, der Schweiz die Möglichkeit offen zu behalten, die Bahn so früh zurückzukaufen, als Frankreich dazu berechtigt ist, damit der Fall verhindert werden kann, dass der französische Staat die Bahn bis an die Grenze, auf unserem Territorium aber eine französische Gesellschaft sie betreibe.

Auch die Rückkaufsbedingungen mögen dem französischen Rechte angepasst werden, wenn gleich zweifelhaft ist, ob dieselben, selbst nach einigen aus der schweizerischen Normalconcession herübergenommenen Ergänzungen, für den rückkaufenden Staat günstiger seien als die schweizerischen.

Dagegen können wir nicht empfehlen, die von Frankreich stipulirten Taxen zu adoptiren, welche für den Personentransport in der 2. und 3. Classe um 1 Rp. höher sind, für Reisendengepäck dagegen dem Publikum grössere Vortheile gewähren und für den Waarentransport durchschnittlich etwa die nämlichen Resultate ergeben, für die häufigsten Wagenladungsgüter immerhin etwas ungünstiger sind. Ein innerer Grund für eine theilweise Erhöhung ist nicht vorhanden, da die Linie auf schweizerischem Gebiet nur eine Steigung von 70/100 hat. Und die Unbequemlichkeit für den Concessionär, zweierlei Taxen seinen Tarifen zu Grunde legen zu müssen, kann um so weniger ins Gewicht fallen, als es sich nur um eine etwelche Erschwerung einer einmaligen Arbeit handelt und manche schweizerischen Gesellschaften, welche neben cantonalen neue, vom Bunde ertheilte Concessionen besitzen, in einen ähnlichen Fall gesetzt sind. Der Unterschied der Taxe ist allerdings bei dem ins Innere von Frankreich gehenden und von dorthier kommenden Verkehr ein minimier; allein der Localverkehr zwischen Genf und den französischen Grenzorten verspricht ein lebhafter zu werden, und für diesen nimmt die Differenz eine greifbare Grösse an.

Nachdem wir in Vorstehendem die springenden Punkte kurz

Gesellschaft vorgeschlagenen, in Genf niedergelassenen Schweizerbürgern, welche nicht zugleich Mitglieder des Verwaltungsrathes der hier concedirten Bahn sind, ernannt wird; zum ersten Male soll der Wahlvorschlag zugleich mit der Einreichung der Statuten erfolgen.

Die eidgenössischen und cantonalen Behörden verkehren in Allem, was die Gesellschaft betrifft, nur mit diesem Specialagenten, dem die Gesellschaft als ihrem Vertreter in der Schweiz Generalvollmacht ertheilt.

Art. 4. Wenigstens zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes sollen in der Schweiz wohnende Schweizerbürger sein.

2) Art. 28a. Mit dem Ablauf der Concessionsdauer (99 Jahre) wird der Bund ohne Entgelt Eigenthümer der Eisenbahn mit allen dazu gehörenden Immobilien etc.

In den letzten 5 Jahren vor dem Ablauf der Concession hat der Bund das Recht, Beschlag auf die Einnahmen der Gesellschaft zu legen, zu dem Zwecke, um damit die Eisenbahn und ihre Zubehörenden wieder in guten Zustand zu setzen, falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht von sich aus nachkommt.

Das zum Betriebe der Bahn nöthige bewegliche Eigenthum der Gesellschaft hat der Bund das Recht, um eine Summe an sich zu ziehen, welche in Ermangelung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.