Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 8

Artikel: Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3710

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: 25.07.2025

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

beigebracht, dass der Damm vielleicht das schwerste Hinderniss ist, das noch beseitigt werden muss.

Der Damm hat bekanntlich den Zweck, die Höhen, welche das Thal von Ueken begrenzen, mit einander durch eine Erdauffüllung zu verbinden. Nun ist schon bei Anbeginn des Baues zu der Höhe des Dammes von 120 Fuss die Basis desselben zu gering erstellt worden; die auf solche Höhe aufgefüllte thonhaltige Erdmasse wurde bei anhaltendem Regenwetter so durchzogen und durchwässert, dass dieselbe in Bewegung gerieth und sich nach links und rechts weit über die ursprünglich angenommene Basis ausbreitete und fremdes Terrain bedeckte, das nach der Hand erworben werden musste.

Für den Durchlass der Staffeleggstrasse und des Ueker-Baches wurden massive Steingewölbe angebracht; der Druck der gewaltigen Erdmasse war indessen zu gross und so hat sich das Mauerwerk des Gewölbes auf der rechten Seite (gegen Frick hin) um einen Fuss gesenkt und wurde das Gewölbe derart verschoben, dass sich links Fugen öffneten, während rechts das Mauerwerk geklemmt wurde. Man hat nun ein Sohlengewölbe angebracht und ein sehr starkes Sperrgerüst in die Gewölbeöffnung eingelegt, auch hinter dem rechten Widerlager einen Stollen in den Damm getrieben, der noch jetzt sich in Arbeit befindet. Der rechte Seitenflügel musste abgebrochen und die Anschüttungen auf der Seite gegen Frick mussten eingestellt werden. Es ist zu wünschen, dass die Arbeit nun ihren Zweck erfüllen werde und der ganze Bau keine Verzögerung erleide.

Auch beim Waidhof zwischen Hornussen und Zeihen ist das Terrain in Bewegung, ebenso zwischen Stein und Mumpf.

Wer während der zwei letzten Jahre unser Thal bereist hat, der muss staunen über die Rührigkeit, die sich darin entwickelte. Das ganze Thal hinauf, bis auf eine Stunde seitwärts von der Linie entfernt, waren alle Dörfer, alle Häuser von fremden Arbeitern (meist Italienern) angefüllt, welche die einheimischen Arbeiter an Thätigkeit und Geschicklichkeit, ja auch in der Ausdauer weit übertrafen. Eine böse Sitte haben sie allerdings in das Thal gebracht, das wilde Raufen und Messerzücken, das sonst bei uns nicht üblich ist. Manche Schlägerei entstand und da und dort ist Blut geflossen. Verdienst für die Gewerbsleute aller Art gab es allenthalben und wurde bei dem bessern Lohn der Landwirthschaft manche Arbeitskraft entzogen, die jetzt zum heimischen Ackerbau und zur Pflege der Reben wieder zurückkehren wird.

Im Ganzen ging der Bau rasch vor sich und darf man sowohl der Oberleitung des Baues in Zürich, wie den ausführenden Technikern alle Anerkennung zollen.

* * *

Bericht des schweizer. Bundesgerichtes über seine Geschäftsführung im Jahre 1874. h. Von den beim Bundesgericht während 1874 anhängig gewesenen 448 Civilprocessen betraf weitaus die grösste Zahl Expropriations-Anstände, und zwar fallen von diesen 124 einzig auf den Canton Tessin. Demzufolge hatte die hiefür bestimmte Instructionscommission sich zweimal, im Frühling und im Herbst, zu Beaugenscheinigung der streitigen Localitäten nach Tessin zu begeben. Eine Reihe dieser Expropriationsprocesse, besonders der vor das Plenum des Bundesgerichtes gelangten, zeichnete sich vor den meisten Streitsachen dieser Gattung durch ihre materielle Erheblichkeit aus, indem es sich bei denselben öfters um Durchschneidung kostbarer Landgüter und Anlagen (besonders in Lugano, Bellinzona und Locarno), und wohl auch von Liegenschaften handelte, welche grossen Ziegeleien oder ausgedehnten Handelsgeschäften dienten, so namentlich in Balerna und Locarno. Da nunmehr die Expropriationen für den Bau der Gotthardbahn bezüglich der zunächst gebauten Strecken beinahe als beendigt anzusehen sind, so werden jedoch für die nächste Zeit wenige neue daherige Streitigkeiten aus dem Canton Tessin zu gewärtigen sein. — Die übrigen Expropriationsprocesse betrafen Fälle auf der Bötzbergbahn und den Bahnen Winterthur-Singen-Kreuzlingen, Bern-Luzern, Lausanne-Ouchy und Wesen-Zürich.

Von sämmtlichen Expropriationsanstäuden wurden nicht weniger als 195 durch Annahme der bundesgerichtlichen Commissional-Anträge und eine Reihe anderer durch Abstand oder Vergleich der Parteien, also noch im Stadium des Vorverfahrens erledigt, so dass aus der Gesammtsumme 65 % nicht zur Aburtheilung gelangten. Die von dem Expropriationsgesetz vorgeschriebene vorausgängige Mittheilung der Urtheilsanträge an die Parteien, welcher dieses günstige Resultat vornehmlich zu verdanken ist, darf daher als eine für die rasche und billige Erledigung der bezüglichen Umstände vorzügliche Maassregel betrachtet werden, zumal die Parteien bisher durch Erfahrung belehrt werden konnten, dass das Plenum des Bundesgerichtes in der Regel diese Anträge anzunehmen pflegt.

Noch berührt der Geschäftsbericht des Bundesgerichtes eine wichtige Frage über die Tragweite des eidgen. Expropriationsgesetzes, wie solche in der Praxis weiter entwickelt werden musste. Es müsste nämlich in Expropriationssachen zu wiederholten Malen gegenüber Entschädigungsforderungen für in Folge stattgefundener Expropriationen erfolgter Aufhebung bestehender Pacht- oder Miethverträge mit Abweisung geantwortet werden, da der Art. 1 des eidgen. Expropriationsgesetzes als Grundsatz für die Bestimmung der Entschädigungssumme feststellt, dass nur dringliche Rechte zu entschädigen seien. Es war jedoch nicht zu verkennen, dass dieser Grundsatz in seiner rigorosen Anwendung zumeist auf eine unbillige Härte gegen die dadurch Betroffenen hinausläuft, so dass man in einzelnen besonders eclatanten Fällen trotz dieser Bestimmung des Art. 1 genöthigt war, bei der allgemeinen Fixirung der Entschädigungssumme doch in etwelchem Maasse auf solche durch die Expropriation erfolgte Aufhebung von Pacht- und Miethverhältnissen Rücksicht zu nehmen und eine angemessene Erhöhung der betreffenden Summe eintreten zu lassen. — Ferner wurde in ein paar andern Fällen die Baugesellschaft auch da zu einer Entschädigung verpflichtet, wo es sich eigentlich nicht um Expropriationen an Grundstücken handelte; es betraf die Anstände, die erhoben wurden, weil der von der betr. Gesellschaft erstellte Eisenbahndamm gegenüber benachbarten Grundstücken nicht die von den betreffenden Cantonsgesetzgebungen allgemein für Bauten vorgeschriebene Distanz innehielt. — In diesen beiden Beziehungen, wie noch in andern, wäre übrigens, wie der Bericht beifügt, das zur Zeit bestehende eidg. Expropriationsgesetz einer betreffenden Revision und Ergänzung wohl bedürftig.

* * *

Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr. h. Ueber die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr haben die HH. Adv. G. de Seigneux (Genf) und Dr. H. Christ (Basel) eine Denkschrift an den h. Bundesrath der schweiz. Eidgenossenschaft ausgearbeitet, die im Druck erschienen ist. Die Anregung zu einer bez. internationalen Conferenz ging von derselben Seite aus, das Schriftchen bezweckt nun aber, diese Anregung des Weitern zu begründen und die Punkte zu erörtern, welche nach ihrer Ansicht der Reglirung durch die gewünschte Conferenz am meisten bedürfen.

Um das Bedürfniss einer solchen internationalen Vereinbarung auf dem Gebiete des Eisenbahntransportrechts, das wohl kaum bestritten werden kann, zu constatiren, verweist die Abhandlung voraus auf den bezüglichen gegenwärtigen Rechtszustand.

Es stellt sich derselbe in den principiell wichtigsten Fragen hauptsächlich dar als ein Dualismus, indem einerseits das französische, anderseits das deutsche Recht einander gegenüber stehen.

Gemeinsam ist beiden Systemen nur der Satz, dass die Bahn kraft des ihr gewährten Monopols eine nur in Fällen von Unmöglichkeit cessirende Pflicht zum Transport habe, und dass sie für allen Schaden verantwortlich sein soll, von dem sie nicht beweisen kann, dass er ohne ihre Schuld, resp. durch höhere Gewalt eingetreten ist.

Verschieden ist nun aber hauptsächlich Folgendes:

Frankreich, das die Bahnen einfach dem droit commun (code civil, 1803, Art. 1382 ff. und code de commerce 1807, Art. 96 ff.) unterwirft, basirt auf den Satz, dass „jede Thatsache, die einem andern Schaden bringt, denjenigen zum Ersatz verpflichtet, durch dessen Schuld sie eingetreten ist“, eine Ersatzpflicht der Bahn nicht nur bis zum Werthersatz der Waare, sondern auch für indirecten Schaden, damnum emergens wie lucrum cessans (allgemein dommages-intérêts genannt).

Deutschland dagegen, dessen Handelsgesetzbuch überhaupt den Bahnen eine von dem gewöhnlichen Frachtführer unterschiedene Stellung einräumt (Art. 422—431), bestimmt, dass die Ersatzpflicht auf den allgemeinen (Handels-) Werth der Waare beschränkt sein soll, insofern der Bahn nicht eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird.

Ferner: Frankreich gestattet den Bahnen allgemein nicht, ihre Haftpflicht irgendwie durch ihre Reglemente zu beschränken, wenngleich die Praxis sich ausnahmsweise schon einer theilweisen Anerkennung von tarifs spéciaux mit verminderter Haftbarkeit für den Fall genähert hat, dass der Kläger nicht im Stande war, der Bahn eine Schuld nachzuweisen, indem es eben dem Absender frei steht, sich ent-

weder jenes beschränkenden Specialtarifs oder aber des gewöhnlichen von voller Haftbarkeit begleiteten Tarifs zu bedienen.

Deutschland hingegen stellt es den Bahnen frei, durch Reglemente ihre Haftpflicht zu beschränken, indem der auf Grund dieses Reglements gefertigte Frachtbrief als Vertragsurkunde gelten soll; immerhin ist aber diese Beschränkung nur gestattet, insofern die Waare vom Absender in einem der Beschädigung besonders ausgesetzten Zustand (offenen Wagen, ungenügender Verpackung) aufgegeben, oder an sich dem Verderben leicht unterworfen (Rost, Lackage, auch bei Transport lebender Thiere), oder wo die Bahn vom Absender der Controle enthoben worden ist (Selbstverladung, Selbstbegleitung der Waaren); hier gilt alsdann die Rechtsvermuthung zu Gunsten der Bahn, dass eingetretener Schaden wirklich aus einer dieser Ursachen, wenn er nur daraus entstehen konnte, auch entstanden ist.

Endlich, eine nicht unwichtige Differenz:

Frankreich schliesst (Art. 105 code civil) jede Klage gegen Frachtführer nach Empfang der Waare und Zahlung der Fracht aus.

Deutschland aber gestattet gewisse Fristen für Reclamationen bei heimlichen Mängeln (avarie non apparantes) reglementarisch festzusetzen, erweitert aber mithin im Princip das Reclamationsrecht gegen die Bahn.

Auf dem Standpunkte des französischen Rechts steht Italien, wenn auch die Praxis in Anerkennung des Bahnreglements weiter geht als in Frankreich.

Auf deutschen Standpunkt vollständig Oesterreich-Ungarn.

Die Schweiz theilt sich, indem die deutschen Cantone sich den deutschen, die französischen sich der französischen Anschauung anschliessen.

Gesetzlich regulirt ist der Eisenbahn-Frachtverkehr jedoch im Speciellen nirgends; mit Ausnahme des Zürcher. Privatrechts § 1669, Schaffhausen § 1596, betr. Werthdeclaration; es ist die Praxis, die hauptsächlich das zwiespaltige Recht sanctionirt hat.

Der Dualismus ist hiermit nur skizzirt; eine Reihe secundärer Fragen gesellen sich consequenter Weise zu jenen Principien, die alle für den Verkehr ein Ganzes bilden, eine Form, in welche das Frachtgeschäft gewissermaassen gegossen wird in all seinem Detail.

Zwei solcher Formen anzutreffen, ist nun aber der fatale Punkt für den directen internationalen Verkehr.

So frägt es sich da nun z. B.: Soll das Gesetz und das Reglement, unter dem der Frachtbrief vereinbart ist, oder jenes, unter welchem der Vertrag erfüllt wird, der Beurtheilung einer Reclamation zu Grunde gelegt werden?

Ferner: Soll der Empfänger die Klage gegen die abliefernde, oder der Absender gegen die mit ihm contrahirende Bahn anstellen?

Weiter: Kann die belangte abliefernde Bahn sich auf das Reglement der Aufgabebahn berufen?

Endlich: Soll der zur Zahlung eines Ersatzes verfällten Bahn Regress gegen ihre Vorbahnen, denen der Schaden zur Last fällt, gegeben werden, und wenn ja, in welchem Umfang, im Umfang des Reglements jener Vorbahn oder des Urtheils schlechtweg?

Andere Fragen wären noch mehr aufzustellen. Die angegebenen genügen, um eine Idee davon zu geben, in welchen Wirrwar beim internationalen directen Verkehr diese ganze Rechtsmaterie geräth, ein Wirrwar, den Grenzstädte wie Genf und Basel allerdings am deutlichsten fühlen müssen, so dass es nicht zufällig ist, wenn aus diesen Orten sich zuerst Stimmen für Anbahnung besserer Zustände erhoben haben.

Dass dieser Uebelstand beseitigt werden muss, wird übrigens überall mehr oder weniger klar begriffen. Dies beweisen die zu gleicher Zeit angehobenen Reformen des Frachtverkehrsrechts in Deutschland, Italien, der Schweiz, die alle, ob mit Recht oder mit Unrecht, bleibe dahin gestellt, auf eine möglichste Annäherung der Eisenbahngesetzgebung an das allgemeine, für den Frachtführer schlechthin geltende Recht, also eine möglichste Beseitigung der den Bahnen bisher gewährten Sonderstellung abzielen.

Näher zu beleuchten haben wir die hier einschlagenden Entwürfe nicht.

Die Discussion über das schweizerische Project im Nationalrath wird uns binnen Kurzem auf dieses Thema zurückführen.

Speciell betreffend die schweizerischen bez. Berathungen lesen wir in der Broschüre folgendes allgemeine Urtheil:

„Die Tendenz der schweiz. Vorarbeit nach strengerer Haftbarkeit der Bahnen (worin der schweiz. Entwurf allgemein weiter geht als der deutsche) ist ein Ergebniss des Drucks, den der schweiz. Handelsstand durch zahlreiche Adressen und Eingaben auf den Bundesrath ausübte. Es erklärt sich auch aus den Eigenthümlichkeiten unserer geographischen Lage, wesshalb unser Handelsstand besonders lebhaft eine Aenderung des bisherigen Zustandes wünschte. Wir sind eingekeilt zwischen Frankreich, das die unbedingte Haftbarkeit der Bahnen zulässt und zwischen Deutschland, dessen Reglement in vielen Fällen, wo in Frankreich die Bahnen unfehlbar verurtheilt werden, dieselben wirksam schützt. Täglich sind daher unsere Kaufleute und Bahnen Rückgriffsansprüchen ausgesetzt, die sich auf das französische Recht stützen, und wofür ihnen das deutsche Recht keinen Rückgriff gewährt. Die schweiz. Bahnen strebten daher ganz begreiflich nach einer Beseitigung der ihnen dadurch erwachsenden Gefahr, sei es durch gebrochenen Verkehr über die Grenze, sei es durch specielle, sichernde Tarifbestimmungen. Aus dieser Sachlage ist der Gesetzesentwurf entsprungen, der — es ist nicht zu verkennen — die Schwierigkeit dadurch zu lösen sieht, dass er die ganze Last der Verantwortlichkeit den schweiz. Bahnen auferlegt, die zusehen mögen, wie sie sich ihrerseits mit den fremden Bahnen abfinden. Die Bahnen ihrerseits haben in den den Räthen eingereihten, von J. Philippin und Dr. Vischer verfassten Bemerkungen zu dem Entwurf einen lebhaften Protest erhoben."

Bekanntlich hat bei den Verhandlungen des Ständerathes Hr. Köchlin als Commissionsminderheit ihren Standpunkt ebenfalls vertheidigt, jedoch zumeist ohne über die Anträge der Commissionsmehrheit zu siegen.

Die Discussion des Nationalrathes steht nun noch bevor.

Die Denkschrift ergreift übrigens weder für die Bahnen noch für die Ansprüche der Handelswelt Partei; sie schliesst ihr Urtheil über den schweizerischen Entwurf mit der Bemerkung:

„Wenn das Monopol, dessen die Bahnen geniessen, den Gesetzgeber berechtigt, ihnen in gewissem Maasse ein vom gemeinen Recht abweichendes Ausnahmsgesetz aufzuerlegen, so verliert diese Ausnahme den Character der Willkür, sobald eine internationale Conferenz der Bahnen den Rückgriff auf ihre ausländischen Vor- und Nachbahnen im mindestens gleichen Betrage sichert, als der ist, zu welchem sie verfällt wurden."

Als gemeinsame Eigenschaften der drei Entwürfe, des schweizerischen, deutschen und italienischen, lassen sich hervorheben:

Grössere Berücksichtigung der Ansprüche der Handelswelt, Verlassen des Systems der beschränkten Haftbarkeit und Annäherung an die allgemeine Haftpflicht des französischen Rechts und selbstständigere und genauere Feststellung der Rechte und Pflichten der Bahnen.

Bei solcher Uebereinstimmung möchte es von vorneherein als nicht zu schwer erscheinen, „der Discussion in einer internationalen Conferenz die allgemeinen Grundsätze zu Grunde zu legen, welche gerade diese Entwürfe enthalten, und so zu einer Einigung zu gelangen."

Schon bei ihrer ersten Anregung vom Juli 1874 haben die HH. de Seigneux und Dr. Christ darauf hingewiesen, dass nach ihrem Plan nicht nothwendig eine Reception eines und desselben Gesetzestextes durch die verschiedenen Staaten stattfinden müsse, vielmehr dem dringendsten Bedürfniss schon damit abgeholfen werden könne, wenn die Hauptpuncte im gleichen Sinne normirt werden, im Uebrigen aber jeder Staat nach Form und Details seinen eigenen Weg geht. In der That sprechen, wenn auch ein nach Form und Inhalt vollständig einheitliches Recht als Ideal im Auge zu behalten ist und auch ein solches erst im Stande sein wird, allen Anforderungeu an gute Regulirung des directen internationalen Verkehrs gerecht zu werden, für eine solche blosse Normirung einzelner Hauptpuncte gewichtige practische Gründe, die das ganze Project als ein sehr glückliches Auskunftsmittel erscheinen lassen. So wird sich z. B. Frankreich viel schwerer dazu entschliessen, ein neues umfassendes Specialgesetz in Abänderung des geltenden Code vor seine Kammer zu bringen, als, wozu die Regierung von sich aus competent ist, die Tarife und Reglemente der Bahnen im Sinne der Conferenzbeschlüsse abzuändern, u. A. m.

Wir geben nun die acht Sätze, welche die Denkschrift als diejenigen Regeln aufstellt, die in besagtem Sinne internationales Recht zu bilden hätten.

1. Verpflichtung jeder Bahn, in directem Verkehr mit einem einzigen Frachtbrief jede Waare anzunehmen und zu transportiren, die nach einer

Bahnstation im Gebiete der Conventionsstaaten adressirt ist, mit Vorbehalt höherer Gewalt. Im Allgemeinen bereits bestehendes oder wenigstens allseitig angestrebtes Recht.

2. Bestimmung des Forums der Klage gegen die Bahn. Vorgeschlagen wird, hiefür dem Frachtbrief die Bemerkung beizufügen, die Waare reise für Rechnung des Absenders oder für Rechnung des Destinatärs, und alsdann im erstern Fall das Forum der Aufgabebahn, im letztern das der abliefernden Bahn als competent zu erklären, damit würde zugleich das Klagerecht des Absenders oder Destinatärs geregelt, und dies alles, ohne dass eine Collision mit den allgemeinen Rechtsregeln einträte; das betreffende Forum wäre einfach als Forum prorogatum aufzufassen.

3. Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Destinatärs an der transportirten Waare. Diese in verschiedenster Weise beantwortete Frage würde mit dem Vorschlag sub. 2 ebenfalls gelöst; denn bei Spedition auf Rechnung des Destinatärs lässt der Absender die Waare aus seiner Gewähr und wird der Destinatär dispositionsberechtigt, während im andern Fall der Absender die Befugniss über die Sendung bis zur Ablieferung oder durch den Destinatär erfolgter Reclamation bei Ablauf der Lieferfrist beibehält.

4. Haftbarkeit der ersten (Aufgabe-) Bahn gegenüber dem Absender, und der letzten (abliefernden) Bahn dem Absender, und der letzten (abliefernden) Bahn gegenüber dem Destinatär für ihre eigenen so gut als für Handlungen resp. Unterlassungen aller vor- und resp. rückliegenden, bei dem Transport betheiligten Bahnen. Ein Satz, den das franz. Recht und sämmtliche drei Entwürfe bereits anerkennen.

5. Rückgriff von Bahn zu Bahn in der Reihenfolge der Uebergabe der Waare zur Weiterbeförderung bis zur Urheberin des Schadens unter folgenden Bedingungen; a) Pflicht der belangten Bahn, in bestimmten Fristen derjenigen Bahn, gegen welche sie Regress nehmen will den Streit zu verkünden, bei Gefahr des Verlustes jedes Regresses. b) Pflicht der in's Recht gerufenen Bahn, vor dem Richter der Hauptklage zu erscheinen und am Streit Theil zu nehmen, bei Gefahr der Verfällung in contumaciam. Der Vorschlag begründet sich mit der Erwägung, dass es sich hier um einen einzigen Contract handelt, in welchen successiv die am Transport theilnehmenden Bahnen eintreten, und dass zudem in diesem Falle juristische Personen eingeklagt werden, die ohnehin gehalten sind, an den Plätzen des Auslandes, das sie berühren, Domicil zu erwählen und mit gleichem Recht auch zu dieser vorgeschlagenen Verpflichtung angehalten werden dürfen. Practisch rechtfertigt er sich als der raschen Lösung und einer Abkürzung der Processe voraus günstig und desswegen den Interessen der Bahnen wie der Kläger entsprechend. Namentlich für den Fall von Havarie im Laufe des ganzen Transportes wird es hiemit möglich, nicht wie bisher einfach die abliefernde Bahn zu verurtheilen, sondern in gerechter Weise den Schaden nach Gestalt der Sache (event. pro rata der Transportstrecke) auf die einzelnen Bahnen zu vertheilen. Bereits haben übrigens viele Bahnen durch Uebereinkunft sich zu freiwilliger Intervention verständigt, oder unterziehen sich dem Urtheil auf die Hauptklage schlechtweg, oder vertheilen kilometrisch die Ersatzsumme.

6. Einheitliche Feststellung der Grenzen der Haftbarkeit für Verspätung, Havarie und Verlust. Genaue Feststellung und Abgrenzung der Fälle, in welchen die Bahnen diese Haftbarkeit unter gewissen Voraussetzungen beschränken dürfen. Die wichtigste und schwierigste Aufgabe, indem das deutsche und das französische System sich nicht nur betreffend Ausdehnung der Haftbarkeit, sondern auch in Bezug auf die Haftbeschränkung, die Beweislast u. s. w. schroff gegenüber stehen. Der Vorschlag begnügt sich mit Signalisirung dieser Schwierigkeit, ohne sich für das eine oder das andere der beiden bereits oben skizzirten Systeme auszusprechen.

7. Aufstellung gemeinsamer Regeln a) über die Formalitäten der Constatirung von Schaden, b) über die Fristen für Reclamation und Klage. Die oben angegebene Differenz über die Folgen der Annahme der Waare nach den beiden Rechtssystemen könnte dadurch gehoben werden, dass die französische „réception“ des Art. 105 code de commerce, mit der „Annahme“ der deutschen Rechte und nicht mehr mit der „Ablieferung“ indentificirt würde, womit also gleichmässig die Annahme erst nach der Ablieferung, insofern keine Reclamation mehr erhoben wird, eintritt.

8. Normirung der Haftung der den Conventionsstaaten angehörenden Bahnen für den Schaden, welcher auf fremdem Boden eingetreten ist, von denen die erstern die Sendung übernommen, respective die sie ihnen zur Weiterbeförderung übergeben haben. Mithin: Regulirung aller Fragen, welche durch die angestrebte Vereinbarung innerhalb ihres Geltungsgebietes beseitigt werden sollen, dafür aber nur an einer weiter gezogenen Peripherie sich, so lange nicht alle Continentalstaaten beitreten, neu stellen. Natürlich ist bei der ganzen Bestrebung nichts wichtiger als die Theilnahme der meisten Staaten Europa's, damit eben dieses blosse örtliche Hinausschieben der alten Schwierigkeiten vermieden werden kann.

Die Schweiz hat an der ganzen Regulirung offenbar das höchste Interesse, da sie nach vier Seiten sich an verschiedene Staaten anzuschliessen hat. Deutschland und Oesterreich haben ihre Bereitwilligkeit erklärt, auf eine bezügliche internationale Conferenz sich einzulassen. Frankreich, das noch keine Antwort gegeben hat, bedarf des Anschlusses nicht minder, wenn es sein Interesse versteht. „Gerade sein Handel leidet am meisten unter der dermaligen Lage. Wenn seine Kaufleute in Deutschland Recht suchen, so steht ihnen das deutsche Gesetz entgegen mit seiner beschränkten Haftung der Bahnen, während der Ausländer in Frankreich nach dem Grundsatz des Code den weitgehendsten Ersatz findet. Die Lage der französischen Bahnen ist noch schwieriger: sie sind einem Rückgriff ausgesetzt, der ihnen im Ausland nicht in gleichem Umfang gewährt wird.“ Bezüglich der Abneigung Frankreichs, die aus der Befürchtung hervorgeht, zu einer Revision des hochgeschätzten code de commerce gezwungen zu werden, bemerkt die Denkschrift: „diese Befürchtung ist nur begründet, wo ein Institut vorliegt, das der Code überhaupt behandelt. Sie entbehrt jedoch aller Gründe, wo es sich um den Frachtverkehr auf Eisenbahnen, also um ein Institut handelt, welches der Code vom Jahr 1807 weder normiren, noch auch nur voraussehen konnte, und welcher die Gerichte täglich vor Fragen stellt, auf welche der Code schlechterdings keine Antwort geben kann. Daher hat auch in Frankreich die Jurisprudenz für dieses Gebiet die Stelle des Gesetzes einnehmen müssen, und sie ist noch weit davon entfernt, eine gleichmässige, von allen Gerichtshöfen gleichzeitig geübte geworden zu sein.“ —

Wir hoffen mit der Denkschrift, dass das Bedürfniss einer Abhülfe von allen Staaten klar gefühlt und erkannt werden möge, und sind überzeugt, dass alsdann der von ihr der internationalen Conferenz vorgeschlagene Weg die unabweisbar nothwendig gewordene Abhilfe wenigstens in zur Zeit practisch erreichbarem Maasse bringen wird.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Bundesgesetzgebung. Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen. Die nationalräthliche Commission für Vorberathung des Entwurfes zu einem Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen hat ihre Arbeit am 19. ds. vollendet. Die Verhandlungen wurden auf Grundlage des Entwurfes, wie er aus den Berathungen des Ständerathes hervorgegangen, geführt.

Concessionsgebühren. Die Bundeskasse erhebt pro 1874 an Concessionsgebühren, mit 200 Fr. pro Kilometer:

Fr. 49,600. —	von 242	Km.	Centralbahn,
„ 42,421. 80	„ 212,109	„	Nordostbahn,
„ 1,420. —	„ 7,1	„	Rigibahn,
Fr. 93,441. 80	von 461,209	Km.	

Ob auch die Verbindungsbahn in Basel, die Aargauische Südbahn, die Zürich-Luzerner Bahn und die „Zürich-Bülacher“ Bahn einer Concessionsgebühr zu unterwerfen seien, bleibt weiterer Untersuchung vorbehalten. (Schweiz. Hdls.-Ztg.)

Gotthardbahn. Der Oberingenieur der Gotthardbahn, Herr Gerwig, hat sich in Folge von Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen der Direction und ihm über die Organisation des technischen Dienstes entstanden sind, veranlasst gefunden, seine Entlassung nachzusuchen. Die Direction beantragt dem Verwaltungsrathe, dem Gesuche auf Grundlage einer eventuell mit Herrn Gerwig getroffenen Verständigung zu entsprechen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Die Actionärversammlung der Union Suisse war nicht beschlussfähig; mithin muss in einem Monat zu einer zweiten Versammlung geschritten werden.

Nationalbahn. Die Actionärversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen hat den Fusions- und Finanzvertrag der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen einstimmig mit 14,900 Stimmen angenommen.

Am 12. Februar hat die Einwohnergemeinde von Lenzburg den Fusionsvertrag und die Garantieübertragung an die Nationalbahn mit 167 gegen 77 Stimmen angenommen.

Winterthur-Zofingen. Der zürcherische Cantonsrath hat in seiner Sitzung vom 17. Febr. den Finanzausweis der Eisenbahngesellschaft genehmigt.

Thurgau. Der Grosse Rath hat die Regierung ermächtigt, sich an der Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Feuerthalen nach Maassgabe des Vertrages mit der Nordostbahn vom 29. December 1874 mit einem Actiencapital von 20,000 Fr. pro Kilometer der in dem Canton Thurgau liegenden Bahnlinie zu betheiligen und der erforderlichen Einzahlung stattzugeben, wenn die Bundesbehörde der Uebertragung der Concession an die Nordostbahngesellschaft ihre Genehmigung ertheilt und der Bund den Finanzausweis als genügend erklärt hat.

Nordostbahn. Die Direction der Nordostbahn hat beschlossen, in den Wagen III. Classe besondere Coupés für Nichtraucher anzubringen.