**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 5 (1912-1913)

**Heft:** 24

**Artikel:** Die Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschifffahrt in der Schweiz

**Autor:** Hautle-Hättenschwiller, A.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-920047

**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:** 28.07.2025

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

# SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT

OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT .·. ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL

Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 15.— jährlich, Fr. 7.50 halbjährlich
Deutschland Mk. 14.— und 7.—, Österreich Kr. 16.— und 8.—
Inserate 35 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. ro Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN u. Ing. A. HÄRRY, beide in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Züricher Post"
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 .·. .·. Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

№ 24 ZÜRICH, 25. September 1913 V. Jahrgang

## Inhaltsverzeichnis

Die Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt in der Schweiz. — Die Wasserkräfte des Kantons Zürich und dessen Elektrizitätsversorgung. — Wasserkraftausnutzung. — Schiffahrt und Kanalbauten. — Verschiedene Mitteilungen. — Patentwesen.

## Die Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt in der Schweiz.

Bericht von Dr. jur. A. Hautle-Hättenschwiller, Präsident des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee in Rorschach, auf dem X. Binnenschiffahrts-Kongress vom 19.—23. August 1913 in Konstanz.

### I. Rechtslage.

Die Neuordnung des schweizerischen Binnenschiffahrtsprivatrechtes kann nicht aus rechtsgeschichtlichen Quellen geschöpft werden. Zwar wird im zweiten Teile unserer Verbandsschrift No. 12, Härry, „Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege, insbesondere des Transits und der Flußschiffahrt" (im Verlage von Huber & Cie., Frauenfeld) die Rechtsgeschichte der schweizerischen Flußschiffahrt mitbehandelt, aber die modernrechtliche Regelung kann darin keinen Nährboden finden.

Die Schweiz besitzt nun, allerdings zumeist auf ihren Seen, etwa 570 km Wasserstrassen, die unter Dampfschiffahrtsbetrieb stehen, aber sie unterliegen als Nebengeschäfte der Bahnen meist der Herrschaft der Eisenbahngesetzgebung. Wenn den Sonderverhältnissen der Binnenschiffahrt durch ihre Unterordnung unter das Landtransportrecht auch Gewalt angetan wird, so haben wir es dennoch infolge des überwiegenden Personentransportes und des engen Zusammenhanges mit den Bahnen mit einer natürlichen Entwicklung zu tun. Die Art. 440 ff. des schweizerischen Obligationenrechtes ordnen die Rechtsverhältnisse auch des Schiffsfrachtvertrages, während Art. 455 diejenigen Frachtgeschäfte, für die Eisenbahnen oder Dampfschiffunternehmungen zur Verwendung kommen, dem Eisenbahntransportrecht unterstellt.

Das Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893 bestätigt die vorerwähnte obligationenrechtliche Norm in den Artikeln 1 und 64. Art. 64 lautet: „Die vorstehenden Bestimmungen (des Transportgesetzes) finden analoge Anwendung auf den von den Dampfschiffunternehmungen vermittelten Verkehr." Auch das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 enthält in Art. 346 die gleiche Vorschrift in positiver und negativer Abgrenzung: „Die Bestimmungen des vorstehenden Reglementes finden auf den von den schweizerischen Dampfschiffunternehmungen vermittelten Verkehr sinngemässe Anwendung. Abweichende Vorschriften dürfen nur nach vorgängiger bundesrätlicher Genehmigung eingeführt werden." Eine solche Abweichung hat dann im Anhang I der Bundesrat selbst aufgestellt mit der Bestimmung, dass im Schiffsverkehr der Kapitän oder der sonstige Schiffsführer Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Schiffspersonal und zwar sowohl auf der Fahrt, als auch auf den Stationen, auf welchen kein besonderer Vorstand ist, zu entscheiden hat. Weitere Bestimmungen darin beziehen sich auf das Verhalten der Reisenden.

Aber auch in allen öffentlichrechtlichen Beziehungen, so in der Konzessionserteilung für Dampfschiffahrtsbetriebe, in der Haftpflicht, im Arbeiterschutz, in der Sonntagsruhe, in der Behandlung der Dampfschiffahrtsangestellten im Kriege (Art. 2, 207

und 216 Militär-Organisation), sowie endlich in der Verstaatlichung der Dampfschiffahrtsunternehmungen (Art. 1 des Gesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb der Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897) werden sie den Bahnen gleichgestellt. Der Art. 67 des Bundes-Strafrechtes leistet dem Dampfschiffbetrieb gegen absichtliche und fahrlässige Gefährdung Strafschutz. In einem sehr wichtigen Punkte dagegen versagt die Rechtsgleichheit. Das Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen findet auf die Schiffahrtsunternehmungen keine Anwendung. Diese sind vielmehr im Bedarfsfall auf den ordentlichen Konkurs angewiesen. Diese ganze Rechtslage ist unbefriedigend und für die Annahme der Binnenschleppschiffahrt gänzlich untauglich.

II. Bedürfnisfrage.

Die Gesetzgebung muss auch bei uns auf der Höhe der wirtschaftlichen Anforderungen bleiben, wenn sie nicht zum grössten Hemmschuh der Kultur- und Wirtschaftsentwicklung werden soll. Dieses Bestreben war bisher glücklicherweise vorhanden und um ihm treu zu bleiben, ist es an der Zeit, auch der Binnenschiffahrt ein Haus zu bauen.

1. Der Boden dafür ist vorhanden. Die bisherige auf 570 km sich erstreckende schweizerische Binnenschiffahrt verlangt es; die sich kräftig entwickelnde Schleppschiffahrt Schaffhausen-Konstanz-Romanshorn-Rorschach-Rheineck, die es in einem halben Jahre seit Beginn schon auf 14,000 t Anfangsverkehr gebracht hat, verlangt es, und vor allem verlangt es die Rheinschiffahrt nach Basel, welche bisher über 300,000 t Totalverkehr aufweist. Wenn sie auch nicht verspätet auf den Plan rückt, so steht doch auch die Schweiz am Scheidewege, wo es gilt, diesen Wasserverkehren Existenz und Lebenskraft zu geben oder aber sie dem Siechtume zu überantworten. Der Entscheidungsmoment ist gekommen.

Die Vorstudien und das Gesetz sind zur dringlichen Aufgabe geworden.

2. Auch bei uns in der Schweiz hat eine lebhafte Bewegung für die Schaffung von Schifferschulen in Basel und Rorschach, zur Gewinnung von Schweizerschiffern und zur Gründung von Schiffahrtsgesellschaften in Basel Platz gegriffen. Ist doch eine von Basel aus zu leitende Schweizerische Handelsflotte die geradezu unerlässliche Voraussetzung für einen ganzjährigen, regelmässigen Schiffsverkehr nach der Schweiz. Sie ist zurzeit ein Haupterfordernis der Rheinschiffahrt nach Basel. Aber auch bei uns würde das junge und frisch aufblühende Schiffergewerbe genötigt sein, sich unter den Rechtsschutz eines deutschen Domizils zu begeben, wenn die schweizerische Gesetzgebung diesen gesetzlichen Schutz nicht in kürzester Zeit auf den eigenen Boden verpflanzte. Auch eine schweizerisch-deutsche oder schweizerisch-holländische Rhederei mit Sitz in Basel wäre nicht besser gestellt. Noch viel weniger liesse sich eine Flotte von Einzelschiffern rekrutieren. Mit der sachlichen Kreditbasis fehlt ihnen der Kredit selbst, denn ohne dass die Schiffsbauwerften für denjenigen Betrag des Kaufpreises, den der Besteller nicht in bar zu leisten oder sich zu beschaffen vermag, sich durch Pfandrechte am Schiffe einwandfrei decken können, werden sie die Bestellung nicht ausführen. Die Leistung aus eigenen Mitteln wird aber bei dieser Berufsklasse, wie in anderen Ländern ebenfalls versagen. Auch die Geldbeschaffung wird versagen. Wir haben zwar allerdings, entgegen dem Privatrechte der andern an der Rhein-Bodensee-Schiffahrt beteiligten Länder ein Institut zur rechtswirksamen Verpfändung von beweglichen Sachen, das zweifellos auch für Schiffsverpfändungen in Anspruch genommen werden könnte. Es ist die im schweizerischen Zivilgesetzbuche geordnete Mobiliarverschreibung. Darnach könnte ein Schiff, ohne dass es aus dem Gewahrsam eines Besitzers in denjenigen des Schiffsgläubigers übergeht, durch Mobiliarregistereintrag, ähnlich dem Schiffsregistereintrag gültig verpfändet und zwangsrechtlich exequiert werden. Die Schwierigkeit liegt jedoch darin, dass sich das Pfandobjekt fast die ganze Zeit über schwimmend im Auslande befindet, die schweizerische Mobiliarverpfändung dort keinen Schutz findet und so die Exekution vereitelt werden kann. Anderseits würde die Bindung des Schiffes an seinen Heimataufenthalt zum Zwecke der Erhaltung der Exequierbarkeit des Schiffspfandes dem Schiffe Betrieb und Erwerb, Leben und Atem entziehen. Wo soll da eine schweizerische Rheinflotte kreditierende Werften, Schiffshypothekenbanken oder Kapitalisten finden? Nirgends, ausser durch Expatriierung, durch Ansiedelung im Auslande, was unsere Wirtschaftspolitik gerade vermeiden muss.

3. Es ist aber auch für die blühende schweizerische Schiffsbauindustrie und für die künftig mit Schiffsbelehnungen sich befassenden Handelsbanken von ausschlaggebender Bedeutung, dass das schweizerische Schiffergewerbe ihnen nicht den Rücken zu kehren und seine Bestellungen im Auslande zu vergeben gezwungen ist. Schiffer, Rheder, Werften und Banken werden sich jedoch ohne weiteres auf dem Boden eines eidgenössischen Binnenschiffahrtsgesetzes die Hand zu gemeinsamer nationaler Arbeit reichen.

Im entgegengesetzten Falle, wenn Schweizerschiffe in holländische oder deutsche Register eingetragen und auf sie Hypotheken mit schweizerischem Kapital errichtet würden, so wären diese wieder in unserem Lande nicht exequierbar, denn dazu müsste das Schiffspfandrecht auf Grund von Vorschriften entstanden sein, welche auch in der Schweiz für die Schaffung eines solchen Pfandrechtes gelten. Nun aber kennen wir weder das Schiffsregister, noch die Schiffshypothek, und daher ist deren Verfolgbarkeit ausgeschlossen. Es würde dem schweizerischen Schiffsgläubiger nur die Personalklage übrig bleiben und

zwar nur gegen den ersten Hypothekargläubiger, nicht aber gegen Rechtsnachfolger im Schiffsbesitze, ausser es hätten letztere eine besondere Schuldübernahme eingegangen. Es würde eben der Hypothek jede dingliche Beziehung fehlen. Alle diese Rechtslosigkeiten und Rechtsunsicherheiten verschwinden mit dem Erlass eines Binnenschiffahrt-Privatrechtes. Denn alsdann schafft teilweise das internationale Privatrecht internationale Rechtsgleichheit und teilweise, sowie zur vollständigen Sicherheit, wäre sie durch internationalen Vertrag herzustellen.

4. Vor allem bedarf schon zur Erleichterung und Sicherung des praktischen Schiffahrtsbetriebes der ganze Komplex zwingender Schiffahrts-Vorschriften der internationalen Vereinheitlichung, so der Vollmachtsbereich des Schiffsführers, der Haftungsbereich des Schiffseigners und der Schiffsbesatzung, die Beweisaufnahme durch Verklarung in Unfällen, die Stellung der Schiffsmannschaft, die Hilfeleistung und die Schiffzusammenstösse usw. Nur eine baldige Kodifikation vermeidet neue künstliche Hindernisse. Der Rhein ist ein Schiffahrtssystem, eine Wasserstrasse, ein Wirtschaftsgebiet, das ein Recht erfordert, ein Recht, das nicht an der Grenze wechselt.

III. Rezeptionsfrage.

Wenn Österreich-Ungarn das deutsche Recht über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom Jahre 1895 rezipiert, woran wohl nicht zu zweifeln ist, so ist der Schweiz vermöge ihrer geographischen Lage und zufolge der gleichen Rhein-Bodensee-Wasserstrasse, die teils ganz, teils zur Hälfte auf deutschem Reichsgebiete liegt, geradezu darauf angewiesen, das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz ebenfalls, wenn auch in Anpassung an die modernen Reformvorschläge und an die Eigenart unseres Landes zu unserem Rechte zu erheben.

Die Annahme der nachfolgenden Resolution ist daher auch vom schweizerischen Standpunkte aus zu empfehlen: „Der X. in Konstanz abgehaltene Verbandstag des Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt erklärt, die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Wasserstrassen der Verbandsländer mit Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs zwischen denselben als erforderlich, insbesondere dringlich erscheint die Regelung des Schutzes dringlicher Rechte am Schiff, da hier im internationalen Schiffsverkehr völlige Rechtsunsicherheit besteht. — Der Verbandstag empfiehlt die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz und beauftragt die Verbandsleitung, diesen Beschluss den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Massnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung desselben zu unterbreiten."

## Die Wasserkräfte des Kantons Zürich und dessen Elektrizitätsversorgung.

Von J. Leuzinger, Zürich.

(Fortsetzung.)

Die durch die Stauwehre für die Kraftanlagen an der Limmat geschaffenen Kanalhaltungen von etwa 6—3 m Wassertiefe ermöglichen mit dem Einbau der Schiffschleusen in die Stauwehre, bei der vorhandenen Kanalbreite von zirka 50 m, wenn der Rhein bis Koblenz schiffbar ist und die Aare-Limmat schiffbar gemacht werden soll, ohne weiteres die Schiffahrt von 800 t-Kähnen bis in die Stadt Zürich hinein (Platzspitz) zum Sihlquai, und dann ist die von Dr. Ingenieur Lüscher vorgeschlagene Schiffahrtsverbindung zwischen der Limmat und dem Zürichsee mit zwei Schleusen durch den 2,3 km langen Schanzengraben, der leicht zu vertiefen und zu verbreitern ist, wohl besser und billiger durchführbar als der von Ingenieur Gelpke vorgesehene 7 km lange Umgehungskanal am Nordabhang des Ütliberg mit acht Schleusen und Kanaltunnel bei Wollishofen. Am Sihlquai und im Sihlbett bis zur Sihlbrücke, sowie am Schanzengraben, lassen sich mitten in der Stadt leicht Hafenplätze errichten. Das wäre für die Stadt Zürich gegenüber den zirka 4 km entfernten, in Altstetten projektierten Hafenanlagen ein grosser Vorteil.

Das ist nun allerdings nur Zukunftsmusik und hängt zum grössten Teil davon ab, ob das Etzelwerk für den elektrischen Betrieb der Schweizerbahnen ausgebaut wird. Unter dieser Voraussetzung aber — und das kürzlich veröffentlichte Gutachten der Studienkommission berechtigt zu den schönsten Hoffnungen — wird sich der Wasserhaushalt der Limmat ausserordentlich günstig gestalten, umsomehr als auch alles Geschiebe, das bei Hochwasser hauptsächlich aus den oberen Regionen des Sihltals herrührt, durch den Etzelsee zurückgehalten wird, so dass die Limmat, welche zur Zeit der Schneeschmelze oder bei Gewittern im Sihltal sehr viel Geschiebe führt, in Zukunft nur noch durch den Zürichsee geklärtes Wasser führen wird, und eine Versandung und Erhöhung der Flußsohle ausgeschlossen ist.

Da nun aber der künstliche Etzelsee durch die Ablagerungen des Geschiebes und Schlammes allmählich dem gleichen Schicksal, wie die natürlichen Seen — dem Verlanden — ausgesetzt sein würde, sollten im ganzen Einzugsgebiet der Sihl Bachverbauungen und Aufforstungen vorgenommen werden. Diese Schutzmassregeln gegen Hochwasser und Geschiebe machen sich vorteilhaft geltend an der Limmat-Aare und am Rhein bis über Mannheim hinaus, verursachen aber grosse Ausgaben. Diese können jedoch verzinst und gedeckt werden aus einer Stauwassergebühr für den Nutzen, den unterhalb liegende Wasserkraftwerke aus der durch den Etzelsee vermehrten Winterwassermenge und Energiegewinnung ziehen. Bei einer Ausnutzung von zirka 150 m Gefälle in 10—20 Jahren zwischen Zürichsee (Kote 408 m) bis Strassburg (Kote 140 m) und 130 Millionen $m^3$ Stauwasserinhalt, dürfte bei einer Stauwassergebühr von 0,5 Rp. für jede aus dem Stauwasser gewonnene PSh. der jährliche Gesamtertrag etwa 280,000 Fr. ausmachen und zirka 7,000,000 Fr. verzinsen. Unter solchen Voraussetzungen stellen sich die Verhältnisse folgendermassen für den