

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 26

Anhang: Beilage zu Nr. 26 der "Eisenbahn" vom 30. Juni 1876
Autor: [s.n.]

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: 11.02.2026

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

Beilage zu Nr. 26 der „EISENBAHN“ vom 30. Juni 1876.

Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1875.

Frühere Artikel Bd. II, Nr. 21, Seite 237 und Bd. IV, Seite 325.

Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handelsdepartements.

Fristverlängerungen, Aenderungen und Uebertragungen von Concessionen, Betriebsverträge.

Fristverlängerung war der Gegenstand von 11 Botschaften (1 davon zugleich eine Concessionsänderung beschlagend) und von 12 Bundesbeschlüssen; von den letztern beschlagen 3 lediglich die Vollendungsfrist, 3 bloss die Ausweis- und Baubeginnsfrist, die übrigen die sämtlichen Fristen. Besondere Erwähnung verdient der Beschluss betreffend die Linie Rappersweil-Brunnen, indem bei übrigens ungetheilt bleibender Concession eine Verlängerung der Fristen nur für einen Theil der Linie verlangt und ertheilt wurde.

Vermöge der uns ertheilten Ermächtigung wurden überdies 14 Gesuche um Erstreckung der Ausweis- und Baubeginnsfristen von uns erledigt.

Concessionsänderungen wurden folgenden Bahnen gewährt:

1) Winterthur-Singen-Kreuzlingen (Art des Anschlusses in Constanz);

2) La Sarraz-Gingins (Verzicht auf die Abzweigung nach Aubonne-Allaman);

3) Emmenthalbahn (Verzicht auf die Linie Utzendorf-Schönbühl);

4) Brunnen-Rothkreuz (Zerlegung in 3 von einander unabhängige Sectionen und Fristverlängerung).

5) Das Gesuch der Bödelibahn um Erhöhung gewisser Taxen kam erst im Jahre 1876 zur Erledigung.

Genehmigt wurde die Uebertragung der Concessionen:

1) für Bern-Biel-Neuenstadt,

2) für den Jura Industriel unter einer Reihe von Bedingungen, betreffend Taxen und Anzahl der obligatorischen Züge etc., — alles gemäss der von Ihnen unterm 19. März ertheilten Specialvollmacht,

3) für Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen.

Pendent blieb bei Ihnen das Gesuch um Uebertragung der Concessionen für Etzweilen-Feuerthalen.

Die Betriebsverträge betreffend die Linien:

1) Sulgen-Bischofszell-Gossau,

2) Bern-Luzern und

3) Wädenswil-Einsiedeln

erhielten Ihre Genehmigung.

Der von Ihnen am 31. Januar 1874 ratificirte Vertrag über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnstrecke vom Centralbahnhof Basel bis zur deutschen Grenze bei St. Louis wurde unterm 1. Januar 1875 auch vom deutschen Reichskanzleramt genehmigt.

Die Simplonbahn wird von der Suisse Occidentale betrieben. Wir sind der Anschauung der letztern beigetreten, dass, da sie zur Hälfte Mitsteiger und Miteigentümer der Simplonbahn ist, für die Ausübung der Betriebsfunktionen durch sie allein eine Genehmigung nicht erforderlich sei.

Die Verträge der Tössthalbahn, betreffend die zeitweilige Mitbenutzung der Strecke Grüze-Winterthur (der Vereinigten Schweizerbahnen) und des Bahnhofes Winterthur, sowie der Vertrag der schweizerischen Nationalbahn betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur, fielen nicht in Ihre Competenz, weil sie nach unserer Ansicht keine Uebertragung irgendwelcher concessionsmässiger Rechte oder Pflichten der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nord-Ost-Bahn an die Tössthal- oder die Nationalbahn enthalten; auch die ausdrückliche Genehmigung des Bundesrathes ist für derartige Verträge nicht vorgeschrieben und er hat sich darauf zu

beschränken, sich von sämtlichen Verträgen dieser Art Kenntnis zu verschaffen und Einsprache zu erheben gegen Bestimmungen, welche mit Gesetz, Concession u. s. w. nicht im Einklang stehen. In Anwendung dieser Grundsätze wurde gegen den Vollzug der genannten Verträge keine Einsprache erhoben, immerhin unter dem Vorbehalt, dass ein den alten Bahnen mit Bezug auf die Fahrordnung eingeräumtes Prioritätsrecht hierorts nur soweit beachtet werde, als es ohne Gefährdung der Bestimmungen von Art. 30 und 31 des Eisenbahngesetzes thunlich erscheine.

Das Eisenbahndepartement verfehlte nicht, die noch nicht zur Kenntnis der Behörde gelangten Verträge über Mitbenutzung von fremden Bahnstrecken und Bahnhöfen einzuziehen.

Statutenenehmigungen.

Im Laufe des Jahres 1875 sind von uns genehmigt worden neue Statuten:

- 1) der Vereinigten Schweizerbahnen,
- 2) der Simplonbahn,
- 3) der schweizerischen Westbahnen,
- 4) " Nationalbahn,
- 5) der Bahn Wohlen-Bremgarten,
- 6) " Wädenswil-Einsiedeln.

Theilweise Aenderungen erlitten mit unserer Zustimmung die Statuten:

- 7) der Jura-Bern-Bahn,
- 8) der Zürichsee-Gotthardbahn,
- 9) der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn,
- 10) der Tössthalbahn.

Welche Punkte die Statuten der Eisenbahngesellschaften zu enthalten haben, um vom Bundesrathen genehmigt zu werden, sagt Art. 8. der Verordnung zum Eisenbahngesetz vom 1. Febr. 1875. Wie diese Punkte aber materiell zu fixiren seien, darüber muss die Verordnung schweigen, weil dahierige Bestimmungen nur Sache eines Bundesgesetzes über Actiengesellschaften sein können. Die Frage, wie weit zur Zeit die staatliche Aufsichtsbehörde berechtigt sei, Aenderungen am Materiellen der Statuten zu fordern, beantworten wir dahin, dass der Massstab der Bundesgesetzgebung, der Verordnungen und Beschlüsse, sowie der Concessionen an die Entwürfe zu legen sei, dass aber ein weiteres Eingreifen in die Autonomie der Gesellschaften ohne zwingende Gründe sich kaum rechtfertigen würde. Wir befinden uns mit dieser Anschauung nicht allein; auch die im Jahr 1873 niedergesetzte preussische Specialcommission zur Untersuchung des Eisenbahnconcessionswesens spricht sich im gleichen Sinne aus. Insbesondere hebt sie noch hervor, dass eine weitere Beheiligung des Staates beim Zustandekommen der Statuten unter den Actionären leicht ein unzulässiges Vertrauen, dass der Staat der treue Wächter aller ihrer Interessen sein werde, hervorrufen dürfte, aus dem nur allzu bald ein gewisser Grad von Verantwortlichkeit erwachsen müsste.

Der Regierungsrath des Cantons Bern lenkte bei Anlass der partiellen Statutenrevision der Jura-Bern-Bahn unsere Aufmerksamkeit auf die Vorschrift des bernischen Actiengesetzes vom 27. November 1860, wonach Statutenänderungen von Actiengesellschaften, sowie die spätere Genehmigung der Aenderungen durch die Staatsbehörden im Amtsblatte des Cantons publicirt werden sollen. Der Regierungsrath stellte es dem Bundesrath anheim, zu beurtheilen, ob diese Vorschriften eines cantonalen Gesetzes neben denjenigen von Art. 7 des Eisenbahngesetzes noch Bestand haben. Es bot dies unserm Eisenbahndepartement Veranlassung, die Frage, welche Bedeutung den Bestimmungen cantonaler Actiengesetze hinsichtlich Genehmigung der Statuten von Eisenbahngesellschaften durch cantonale Behörden noch beizulegen sei, nachdem Art. 7 des Eisenbahngesetzes dem Bundesrath das Genehmigungsrecht zugesprochen hat und denselben nur verpflichtet, die Ansicht der Cantonsregierungen einzuhören, grundsätzlich zur Erörterung zu bringen. In erster Linie hat das Departement die Cantone, die im Besitz von Actiengesetzen sind, ersucht, über den Gegenstand sich vernehmen zu lassen. Noch sind die Antworten nicht allseitig eingegangen, aber schon haben sich sehr widersprechende Anschauungen kundgegeben.

Die Gesellschaft der schweiz. Westbahnen schuf

neue Statuten, um den Organismus ihrer Verwaltung von Grund aus zu ändern. Da hierdurch, entgegen dem in der Schweiz üblichen Verwaltungssystem, ein einziger Bau- und Betriebsdirector mit sehr bedeutenden Competenzen, anstatt des bisherigen viergliedrigen Directorialecomité, an die Spitze der Unternehmung trat, so erachteten wir uns für verpflichtet, die Statuten nur mit einigen Vorbehalten, die Bezug haben auf die Verantwortlichkeit des Verwaltungsrathes gegenüber den Bundesbehörden, sowie auf die Stellung der letztern zum Director, zu genehmigen.

Finanzausweise.

Es wurden die Finanzausweise für folgende Unternehmungen anerkannt:

- 1) Wohlen-Bremgarten (Baukostenvoranschlag Fr. 1 300 000);
- 2) Winterthur-Zofingen (Fr. 17 000 000);
- 3) Niederglatt-Otelfingen-Baden (Fr. 5 000 000);
- 4) Simplonbahn: Linie Siders-Visp und Vollendungsarbeiten an der Linie Bouveret-Siders (Fr. 6 700 000);
- 5) Rapperswil-Pfäffikon, Section der Zürichsee-Gothardbahnlinie Rapperswil-Brunnen (Fr. 1 300 000).

Bei Nr. 2 lagen für Beschaffung des Obligationencapitals von 9 Millionen Franken noch keine bindenden Zusicherungen im Sinne von Art. 27 der Verordnung vom 1. Februar 1875 vor. Wir nahmen aber an, dass die solidarische Garantieverpflichtung der Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen für Verzinsung und Rückzahlung eines Anlebens vom genannten Betrage unter die „den Actien gleichkommenden Werthe“ des citirten Artikels subsumirt werden könne, insofern sie die den Obligationären zu gewährenden Sicherheiten vermehre.

Die Abzweigung Hunzenschweil-Aarau war nicht in dem Kostenvoranschlag und Finanzausweis begriffen, weil schon damals wahrscheinlich war, dass dieselbe nicht ausgeführt würde. Es wurde der Vorbehalt gemacht, dass die Gesellschaft innerhalb der ihr für Leistung des Finanzausweises gegebenen Frist entweder den Ausweis auch noch für diese Strecke leiste oder mit Einwilligung der Bundesversammlung auf die Concession für dieselbe verzichte. (Der letztere Fall ist seither eingetreten.)

Die Simplonbahn wies ebenfalls nur das Actienkapital aus (4 Mill. Fr.), die Absicht kundgebend, später, d. h. erst sobald sie dessen benötigt sein werde, das Obligationencapital gegen Verpfändung auch ihrer bereits im Betriebe befindlichen Linie aufzubringen. Wir hielten die Argumentation für berechtigt und die oben erwähnte Bedingung (Vorhandensein von den Actien gleichkommenden Werthen) für erfüllt.

Die Hälfte des Actienkapitals der Simplonbahngesellschaft war durch die „Suisse Occidentale“ übernommen. Wir forderten von letzterer, als einer dem Finanzausweis unterworfenen Unternehmung, den Nachweis, dass sie den für die Simplonbahn eingegangenen Verpflichtungen gewachsen sei.

Die Abnahme des Finanzausweises für die Theilstrecke der Zürichsee-Gothardbahn war die Consequenz des oben erwähnten Bundesbeschlusses betreffend Fristverlängerung für den übrigen Theil der Linie Rapperswil-Brunnen.

Cautionen.

Nach vollzogener Collaudation wurde der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen die s. Z. für die Erfüllung der solothurnischen Concession deponirte Caution von Fr. 10 000 und ebenso der Emmenthalbahn (Solothurn-Burgdorf) die Caution für das bernische Gebiet, Fr. 80 000 betragend, aushingegeben.

Der „Suisse Occidentale“ wurde der Austausch eines Theiles der für die Transversalbahn geleisteten Caution bewilligt.

Zur Zeit befinden sich bei uns noch folgende Cautionen deponirt:

- 1) Fr. 200 000 für die bernischen Jurabahnen auf bernischem Gebiete;
- 2) Fr. 40 000 für die Emmenthalbahnlinie Solothurn-Burgdorf auf solothurnischem Gebiet;
- 3) Fr. 500 000 für die Simplonbahn;
- 4) Fr. 50 000 für die Transversalbahn Freiburg-Payerne-Yverdon auf Waadtländer Gebiet;

- 5) Fr. 150 000 für die Wasserfallenbahn auf basellandschaftlichem Gebiet.

Ausserdem liegen noch einige vor dem 1. April 1873 geleistete Cautionen in den Händen der Cantonsregierungen. Wir glauben zwar, beim Heimfall einer solchen Caution hätte der Bund sie gleichfalls anzusprechen; wir wollten indessen diese Frage nicht unnöthiger Weise durch Einforderung der bezeichneten Cautionen aufwerfen und vorzeitig zur Entscheidung bringen.

Alle diese Cautionen sind kraft cantonaler Concessionen eingefordert worden (mit Ausnahme derjenigen für den Simplon, welche durch die eidg. Concession ausdrücklich vorgeschrieben ist), und zwar jeweilen nur auf Ansuchen eines bei der Bahn beteiligten Cantons.

Die von Art. 13, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes vorgesehene Massregel ist erst in einem Falle zur Anwendung gebracht, resp. angedroht worden. Nachdem im August 1874 für die Centralbahlinie Längenthal-Wauwil der Finanzausweis geleistet, im November gleichen Jahres die Pläne für den Tunnel zwischen Ebersecken und Altbüron genehmigt und in der ersten Hälfte 1875 die Pläne für die übrige Linie eingereicht worden und die Arbeiten am Tunnel im Gang waren, sistirte die Centralbahn plötzlich den Bau, unter der Begründung, dass bis zum concessionsmässigen Vollendungstermin die Linie fertig erstellt werden könne, auch wenn der Bau zeitweilig eingestellt werde. Wir setzten der Centralbahn eine Frist an, um uns ihre Vorschläge betreffend den Zeitpunkt für Wiederaufnahme der Arbeiten und für die Vollendung der bedeutenderen Kunstbauten zu unterbreiten.

Wenn von der erwähnten Bestimmung des Art. 13 bisher nicht in umfassender Weise Gebrauch gemacht worden ist, so geschah es aus folgenden Gründen. Wir nahmen an, dass sie nicht der Behörde eine Pflicht auferlege, vielmehr ihr nur ein Recht einräume. So zweckmässig sie zur Anwendung in Specialfällen ist, für so schwierig und undankbar halten wir ihre Durchführung im Sinn der Allgemeinverbindlichkeit; sie belastet die ohnehin mit Eisenbahnangelegenheiten überbeschäftigte Behörde mit einer Masse von Arbeiten, welche in der Regel — gegenüber ernsten und gut geleiteten Unternehmungen — eine rein formale Bedeutung haben oder wenigstens bis jetzt gehabt hätten. Bei der Liberalität, mit welcher früher die concessionsmässigen Fristen stets von Ihnen erstreckt worden sind, wären Zwischenfristen von wenig Gewicht gewesen. Mit gründlicher Sachkenntniss können solche Termine nur nach sehr einlässlicher Prüfung der technischen Verhältnisse der betreffenden Bahn bestimmt werden; unter Umständen wäre eine Untersuchung auf dem Local erforderlich und die Ausarbeitung eines Arbeitsprogrammes für die controlirende Stelle beinahe so schwierig und zeitraubend, wie für den Bauunternehmer selbst. Will oder kann man dieses Verfahren nicht beobachten, so läuft die Ueberwachung des Arbeitsfortschrittes auf ein beständiges Jasagen zu den Vorschlägen und Fristverlängerungs-Gesuchen der Gesellschaften hinaus. Bisher war das eigene Interesse der Unternehmungen fast ausnahmslos ein zureichendes Antriebsmittel für die Förderung der Arbeiten, und seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes bis in die neueste Zeit zeigte sich kein Bedürfniss zu Zwangsmassregeln, um so weniger, als die meisten vom Bunde concedirten Eisenbahnen, für welche der Finanzausweis geleistet wurde, nur kurze Linien mit beschränkter Bauzeit waren.

Nun haben Sie aber unterm 20./21. December 1875 folgendes Postulat beschlossen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, zu berichten, inwieweit er dem Artikel 13, Lemma 2 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen bis anhin Vollziehung gegeben habe oder in künftigen Fällen Vollziehung zu geben gedenke.“

Nach den Umständen, unter welchen dieser Beschluss gefasst wurde, und nach der Motivirung, soweit sie uns bekannt ist, scheint uns nicht zweifelhaft, dass Sie der citirten Gesetzesstelle eine andere Auslegung — im Sinn einer zwingenden Vorschrift — geben oder dass Sie wenigstens eine strengere Handhabung derselben wünschen.

Obgleich wir die soeben geäusserten Bedenken nicht zu

überwinden vermögen, so werden wir doch nicht ermangeln, Ihren Intentionen nachzukommen.

Wir werden bei Abnahme des Finanzausweises die betreffende Gesellschaft — und zwar behufs Gleichbehandlung ohne Ausnahme jede — zur Vorlage eines Arbeitsprogrammes anhalten, dieses nach Möglichkeit prüfen, nöthigenfalls daran die zweckentsprechenden Änderungen anbringen oder ein nach bestem Ermessen selbstständig aufgestelltes Programm octroyiren. Wir werden auch unter besonderen Umständen, z. B. bei verschuldeten Nichteinhaltung der Termine und auf begründet erscheinendes Begehr einer beteiligten Cantonsregierung, angemessene Caution bestellen lassen.

Wir betrachten damit das citirte Postulat als erledigt, behalten uns indessen vor, wenn die von dieser Praxis für die Verwaltung befürchteten Inconvenienzen im Verhältniss zu dem dadurch erzielten Nutzen zu grosse Dimensionen annehmen würden, auf den Gegenstand später zurückzukommen.

Liquidationen. Concessionsverwirkung.

Bedauerlicherweise ist im Berichtjahre ein erster Fall vorgekommen, wo der zweite Abschnitt des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 zur Anwendung gebracht werden musste, indem ein grosser Theil der Obligationäre I. Hypothek der Bern-Luzern-Bahn am 1. December die Zwangsliquidation dieser Unternehmung beim Bundesgerichte verlangte, nachdem die Einlösung der am 30. November fälligen Zinscoupons unterblieben war. Das Bundesgericht berief gemäss Art. 15 des citirten Gesetzes eine Versammlung aller Titelinhaber des betreffenden Anleihens von 10 Millionen Franken ein, um ihnen das Begehr vorzulegen und sie entscheiden zu lassen, ob die Liquidation wirklich einzutreten habe. Die Versammlung selber, sowie die weiteren Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes auf der Linie Bern-Luzern fallen in das Jahr 1876.

Ligne d'Italie.

Unterm 4. Juni wurde der internationalen Gesellschaft der Ligne d'Italie von der Seitens der Regierung von Wallis erfolgten Rechnungsstellung und von deren Hauptergebnissen, sowie von den auf den Saldo notifizirten Beschlagnahmen und Abtretungen Kenntiss gegeben und eine Frist bis Ende August angesetzt, um gemäss früheren Schlussnahmen den Legitimationspunkt zu bereinigen, in der Meinung, dass, wenn bis dahin sich keine Vertreter melden oder sich meldende nicht gehörig auszuweisen vermögen sollten, der Bundesrat in der Lage wäre, durch Bekanntmachung die Sachlage zur Kenntiss der Beteiligten zu bringen und sie zur Wahrung ihrer Rechte zu veranlassen.

Seither ist gegen die Gesellschaft in Sitten der Concurs anbegehr worden.

Die in Aussicht gestellte Generalversammlung hat am 26. März 1876 wirklich stattgefunden.

Die abschliessliche Erledigung der Angelegenheit darf in nächster Zeit erwartet werden.

Das Turiner Appellationsgericht bestätigte am 5. Juli das Urtheil des Handelsgerichtes, welches Concession wie Caution als verwirkt erklärte.

Expropriationsverfahren.

Schätzungscommissionen

wurden neu bestellt für folgende Linien:

- 1) Solothurn-Schönbühl (zwei Cantonsgebiete);
- 2) Winterthur-Zofingen (zwei Cantonsgebiete);
- 3) Wohlen-Bremgarten;
- 4) die Vereinigten Schweizerbahnen auf Glarner Gebiet;
- 5) die rechtsufrige Zürichseebahn (2 Cantonsgebiete);
- 6) die Gotthardbahn auf Schwyzer- und Zugerbiet.

Ausserdem haben das Bundesgericht 8, der Bundesrat 28 und verschiedene Cantonsregierungen 6 Ersatzwahlen getroffen.

Das ausserordentliche Expropriationsverfahren

wurde in 8 Fällen ausdrücklich bewilligt.

Die Gesellschaft Lausanne-Ouchy benutzt den Bret-See als Reservoir und hat ringsherum einen Streifen Land

expropriert. In Folge Tieferlegung des Niveau traten Rutschungen ein; nicht expropriertes Terrain versank und zur Verlegung der Landstrasse musste neues Land erworben werden; der Umfang des nöthigen Landes konnte indessen noch nicht angegeben werden.

Auf ein Gesuch um Bewilligung des ausserordentlichen Expropriationsverfahrens für diesen Fall wurde nicht eingetreten aus folgenden Gründen:

Die ganze Grundlage des Expropriationsverfahrens bilden die Pläne und die auf der Basis derselben fest und genau formulirten Ansprüche der mit dem Expropriationsrecht ausgestatteten Unternehmung. Zur Formulirung ihrer Entschädigungsansprüche und andern Forderungen müssen nothwendig die Exproprianden, und zur Entscheidung über deren allfällige Einsprachen muss nothwendig der Bundesrat genau wissen, um was für Bauten und was für Abtretungsobjecte es sich handelt. Die Declaration „soweit Terrains sich als nothwendig erweisen“ enthält keine Lösung, sondern nur eine Wiederholung der Frage.

Bestreitungen der Abtretungspflicht.

3 Einsprachen gingen unerledigt auf das Jahr 1876 hinüber.

Eine Gesellschaft verpflichtete sich, für verschiedene in Folge des Bahnbaues eingehende Fuss- und Winterwege eine Fahrstrasse zu bauen, und beanspruchte, das zu dieser nöthige Land zu expropriieren. Die Exproprianden erhoben Einsprache, unter der Behauptung, man wolle auf ihre Unkosten die Lage der Wegberechtigten verbessern. Wenn wir es auch correcter gefunden hätten, wenn lediglich die Entschädigung für die Abschneidung der bisherigen Verbindung gütlich oder rechtlich fixirt und den Expropriaten überlassen worden wäre, dieses Geld auf die Wiedererwerbung der gewünschten Verbindung im Wege des freien Vertrages zu verwenden oder es als Ersatz für die erschwerete Benutzung zu behalten, so ergaben sich aus den Verhältnissen doch keine oder nicht genügende Anhaltspunkte für die Richtigkeit jener Behauptung der Einsprecher.

Ein Expropriand, dessen Land zur Materialgewinnung erworben werden wollte, machte in dem Sinne Einwendung gegen die Abtretung, dass der Grund und Boden wieder an ihn zurückfallen solle, sobald die Bahn ihn nicht mehr zur Materialausbeutung brauche. Auf die Einsprache wurde nicht eingetreten. Denn wenn auch das Begehr in die Form einer theilweisen Bestreitung der Abtretungspflicht eingekleidet sei, so liege darin im Grunde doch nur eine anticipirte Geltendmachung des durch Art 47 des Expropriationsgesetzes dem Expropriaten eingeräumten Rechtes, Zurückgabe der abgetretenen Rechte zu verlangen, wenn der Bauunternehmer davon nicht den Gebrauch macht, zu dem sie abgetreten worden sind. Sei nun das Begehr schon in der Richtung verfrüht, dass zur Zeit nicht bestimmt werden könnte, ob und welchen Werth nach volliger Ausbeutung der fraglichen Parcele der Grund und Boden noch für den Eigentümer haben werde, so werde vollends die Beurtheilung des Begehrens, wenn es seiner Zeit gestellt werde, in die Competenz des Bundesgerichtes fallen.

Bauinhibitionen.

Aus den im vorigen Geschäftsbericht erörterten Gründen wurden 8 von cantonalen Behörden ertheilte Bauverbote aufgehoben. Eine Verfügung zurückgenommen.

12 Inhibitionen wurden verweigert, 3 bewilligt.

8 Gesuche von Bahnverwaltungen als begründet anerkannt.

10 Anstände erledigten sich in Folge Vergleiches etc.

1 Gesuch wurde im Princip gutgeheissen, jedoch, da die Baute bereits ausgeführt war, durch anderweitige Verfügung erledigt.

In der Regel wurde durch ein provisorisches Verbot für die Aufrechthaltung des *status quo* gesorgt.

Der Eigentümer einer Liegenschaft hatte mit der Bau- gesellschaft einen Kaufvertrag abgeschlossen und es übernommen, mit dem an derselben dinglich Berechtigten (Pfandgläubiger und zugleich Nutzniesser) sich auseinander zu setzen. Letzterer verlangte und erhielt ein Verbot gegen Inbesitznahme der Liegenschaft, bevor gütlich oder rechtlich die ihm gebührende Entschädigung festgestellt und ausbezahlt, resp. bei der Can-

tonsregierung deponirt sei, vorbehalten Art. 46 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes, — aus folgenden Gründen: In Expropriationssachen ist der Inhaber dinglicher Rechte an fremden Sachen berechtigt, seine Interessen selbstständig zu wahren; der zwischen dem Eigenthümer und dem Bauunternehmer vereinbarte Preis ist für ihn nicht massgebend; der Eigenthümer könnte aus Nachlässigkeit oder bösem Willen das Object zu einem Preise losschlagen, dass die Forderung des Pfandgläubigers etc. keine Deckung mehr fände. Niemand braucht seine Rechte abzutreten, bevor die Entschädigung dafür bezahlt, resp. deponirt oder cautionirt ist.

Um eine durch heftige Regengüsse veranlasste Rutschung möglichst aufzuhalten, warf eine Baugesellschaft in solchem Land, das ausserhalb der Expropriationsgrenze lag, Gräben auf. Der Eigenthümer desselben verlangte Einstellung dieser Arbeiten. Es wurde ihm geantwortet: Wenn eine temporäre oder bleibende Inanspruchnahme des fraglichen Ackers vorherzusehen gewesen wäre, so dürfte die Bauunternehmung nicht über denselben verfügen, ohne die Expropriation durchgeführt, resp. nach Art. 46 des Gesetzes die Baubewilligung ausgewirkt zu haben. Der vorliegende Fall gehört aber unzweifelhaft zu jenen, von welchen Art. 16, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes handelt, indem er von Beschädigungen spricht, welche nicht abzuwenden seien und für welche die Gesellschaft Ersatz zu leisten habe. Dass, wenn eine plötzliche Rutschung eintritt, ein Bauunternehmer das Expropriationsverfahren mit seinen langen Fristen für Anmeldung von Forderungen etc. einleiten müsste, bevor er Anstalten zur Beseitigung der schädigenden Ursachen treffen darf, davon kann keine Rede sein. Aus eben diesem Grunde, weil der Fall mit der Expropriation nichts zu thun hat und mit dem Bahnbau nur indirect zusammenhängt, ist die Competenz des Bundesrathes ausgeschlossen.

In einer andern Beschwerde wurde vorgebracht, der Bau werde beim Hause des Petenten sehr unvorsichtig betrieben; es werden ganze Felsstücke gegen und auf das Gebäude geschleudert, ausserdem Erde und Steine auf sein (ausserhalb der Expropriationsgrenzen liegendes) Land abgelagert. Das Gesuch ging dahin, dass die Bahngesellschaft ihre Arbeiten beim fraglichen Hause vorläufig einstelle und sichernde Vorkehrungen zum Schutze von Leben und Eigenthum zu treffen habe. Bescheid: Der Schutz der Rechte, welche nicht in Expropriation fallen, bleibt in der durch Art. 16, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes angedeuteten Beschränkung Sache der cantonalen Behörden, wie auch durch die Controle des Bundes die Functionen der Polizei, Gesundheit und Leben gegen ein allfällig gefährdendes Vorgehen zu schützen, keineswegs aufgehoben sind.

Es versteht sich von selbst, dass, wenn der Schutz vertraglicher Rechte den cantonalen Gerichten überlassen wird, damit keineswegs ihre Competenz zu Verfügungen anerkannt ist, wodurch die eigentlichen, in den genehmigten Plänen begriffenen Bahnbauarbeiten sistirt oder abgeändert würden.

Wegleitend dürften für das Ermessen, welche Massregeln gerechtfertigt seien, namentlich die zwei Gesichtspunkte sein, einerseits, dass das Expropriationsrecht die Befugniss umfasst, gegen Entschädigung über alle möglichen Rechte an Immobilien bleibend oder vorübergehend zu verfügen (der citirte Art. 16 des Eisenbahngesetzes sanctionirt diesen Grundsatz nochmals ausdrücklich), anderseits dass beim ordnungsmässigen Gang der Dinge auch ein unbestreitbar in Abtretung fallendes Object erst in Besitz genommen werden darf, nachdem der Thatbestand gehörig constatirt und die Entschädigungssumme sicher gestellt ist (Art. 46 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes).

Bei dem in obiger Uebersicht zuletzt genannten Falle war die Existenz eines Wasserrechtes streitig. Die Bahngesellschaft behauptete, vorerst haben die cantonalen Gerichte über die Existenz des Rechtes zu entscheiden, und wollte die Schätzungscommission nur zusammenberufen, wenn der Forderungssteller sich zur Uebernahme der Kosten verpflichte; Letzterer dagegen war der Ansicht, dass die Schätzungscommission auch über die Existenz des Rechtes zu urtheilen berufen sei. Da die Wasserleitung bereits unterbrochen war, so hatte ein Verbot der bezüglichen Bauarbeiten, welches bei unverändertem Thatbestand angezeigt gewesen wäre, keinen Zweck mehr. Wir gaben der Gesellschaft auf, dafür zu sorgen, dass innerhalb bestimmter

Frist die Schätzungscommission die Ladungen erlasse, unter der Androhung, dass sonst der frühere Zustand wieder herzustellen wäre. Gründe: Für den Bundesrat liegt nur die Thatsache vor, dass in formell gültiger Weise eine Forderung gestellt worden ist, welche nach den Umständen, unter denen sie gestellt wurde, und nach ihrer innern Natur dazu bestimmt ist, durch die eidgenössische Schätzungscommission entschieden zu werden. Nun muss jedes Begehrten wirklich der Behörde vorgelegt werden, an welche es gerichtet ist, und es geht nicht an, dass die Gegenpartei, durch deren Hand zufällig die betreffende Eingabe gehen muss, die Verhandlungen darüber einseitig von gewissen Bedingungen abhängig mache. Es muss der Schätzungscommission überlassen werden, ob sie sich die Competenz zuschreibe, auch über die Existenz des Rechtes zu urtheilen oder ob sie nur eventuell einen Entscheid fällen oder, was zwar mit Art. 39 des Gesetzes kaum harmoniren würde, vorerst durch die ordentlichen Gerichte über jene Frage ein Urtheil verlangen wolle.

In analoger Weise, wie den cantonalen Behörden keine Einwirkung auf den Bahnbau aus dem Titel verletzter Privatrechte gestattet wurde, hoben wir auch eine auf ein cantonales Strassengesetz gestützte Verfügung (wonach die Setzsteine einer plangemäss gebauten Barrierenvorrichtung hätten zurückgesetzt werden sollen) auf, da neben der gemäss Art. 14 des Eisenbahngesetzes beim Bundesrat einzuholenden Plangenehmigung nicht noch bei cantonalen Behörden um die Bewilligung für projectirte Strassenübergänge nachgesucht werden müsse, diese Behörden vielmehr durch das Mittel ihrer Cantonsregierung ihre Begehrungen bei dem Bundesrat anzubringen haben.

Bahnbau und baulicher Zustand.

Uebersicht.

Von den im letztjährigen Geschäftsbericht aufgeföhrten 23 Eisenbahnlinien gingen alle mit Ausnahme der Bödelibahnsection Interlaken-Bönigen als unvollendet ins Jahr 1875 hinüber.

Neu in Angriff genommen wurden im Berichtjahr:

- 1) Effretikon-Wetzikon-Hinwil,
- 2) die Gäubahn,
- 3) Niederglatt-Baden,
- 4) Bauma-Wald; Section der Tössthalbahn,
- 5) Winterthur-Zofingen (Nationalbahn),
- 6) Wohlen-Bremgarten.

Der Beginn mit den Erdarbeiten auf diesen 6 Linien wurde jeweilen durch einen vom Departement angeordneten Augenschein constatirt. Die Termine erwiesen sich überall als eingehalten.

Nach stattgefunder Collaudation durch von uns bezeichnete Experten gestatten wir die Eröffnung des Betriebes auf folgenden im Laufe des Jahres vollendeten Bahnlinien:

- 1) Appenzellerbahn, Strecken Winkeln-Herisau (im April) und Herisau-Urnäsch (im September), Länge 13,85 Kilometer.
- 2) Tössthalbahn, Section Winterthur-Bauma (im Mai), Länge 25,2 Kilometer.
- 3) Uetlibergbahn (im Mai), Länge 9,08 Kilometer.
- 4) Emmenthalbahn (Solothurn-Burgdorf) (im Mai), Länge 20,75 Kilometer.
- 5) Aargauische Südbahn, Strecke Wohlen-Muri (im Juni), Länge 9,8 Kilometer.
- 6) Arth-Rigikulm (im Juni), Länge 11 Kilometer.
- 7) Unterstätten-Rigis Scheidegg (Regina Montium) (im Juni) Länge 3,79 Kilometer.
- 8) Jougne-Eclépens, Strecke Vallorbe-Landesgrenze (im Juli), Länge 2,79 Kilometer.
- 9) Winterthur-Singen-Kreuzlingen (im Juli), Länge 68,09 Kilometer.
- 10) Bözbergbahn (im Juli), 49,17 Kilometer.
- 11) Langnau-Luzern (im August), Länge 56,64 Kilometer.
- 12) Rorschach-Heiden (im September), Länge 5,4 Kilometer.
- 13) Linksufrige Zürichseebahn (im September), Länge 61,5 Kilometer.
- 14) Bernische Jurabahnen, Linie Delsberg-Basel (im September), Länge 38,7 Kilometer.