

Beilage zu Nr. 21

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 21

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bericht

des

schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung

Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handelsdepartements.

Organisation des Departements; Personelles.

Sofort nach Erlass des Bundesgesetzes vom 22. Januar 1874, betreffend die Errichtung und Besoldung der Beamten des Eisenbahn- und Handelsdepartements, wurden der technische und der administrative Inspector, der Secretär und die fünf Controllingenieur, welche bis dahin nur provisorisch im Amte gestanden, definitiv gewählt. Nach erfolgter Ausschreibung besetzten wir sodann im März die Stellen eines Bürogehilfen des technischen Inspectors, eines Registrators, eines Statistikers und des Canzlisten und Uebersetzers, überall, — letztere Stelle ausgenommen, welche früher noch nicht bestanden hatte, — mit den provisorisch für die betreffenden Functionen bereits angestellten Personen.

In Folge Demission zweier Controllingenieur fanden im Laufe des Jahres Ersatzwahlen statt.

Im November wurde die bisher vacante Stelle eines Adjuncten des administrativen Inspectors, mit Amtsantritt auf 1. Januar 1875, besetzt.

Eisenbahnwesen.

A. Ausgestaltung des Eisenbahnrechtes.

Gesetze und Verordnungen.

Durch Botschaften vom 26. Mai (Bundesblatt 1874, I. 839 und 889) legten wir Ihnen Entwürfe vor zu dem Gesetze betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und andern vom Bunde concedirten Transportanstalten und zu dem Gesetze über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen und anderer vom Bunde concedirten Transportanstalten für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen.

Die Berathungen im Schoosse unserer Behörde hatte die Nothwendigkeit ergeben, von der durch Art. 38 des Eisenbahngesetzes für diese Gesetze aufgestellten Direction darin abzuweichen, dass die Post denselben nicht zu unterwerfen, dass vielmehr für dieselbe ein besonderes Gesetz vorzuschlagen sei. (Bundesblatt 1874, II. 341.)

Die Berathungen der ständeräthlichen Commission führten zu der weitem Abweichung, dass auch die Verhältnisse des Personentransportes durch das erstere Gesetz zu ordnen seien. Wir entsprachen der diesfalls an uns gerichteten Einladung durch Schreiben und Anträge vom 29. September (Bundesblatt 1874, III. 114).

Der erstgenannte Entwurf ging am 20. März 1875 als Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen aus Ihren Berathungen hervor.

Die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise industrieller Etablissements fanden endlich, nachdem die Frage zwei Jahre lang in verschiedenen Formen Sie und uns beschäftigt hatte, auf Grund unserer Botschaft vom 29. September (Bundesblatt III. 137) eine feste Gestaltung in dem Bundesgesetze vom 19. December 1874.

Das am 10. October in Kraft getretene Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 wies uns in Art. 5 an, über Einrichtung und Führung des Pfandbuches und über die dafür zu bezahlenden Gebühren die erforderlichen Verfügungen zu erlassen. Unsere Verordnung vom 17. September (A. S., n. F. I. 108) beruht auf folgenden Grundgedanken:

1) Nach dem ganzen Inhalt des Gesetzes, insbesondere Art. 10 und 25, soll und kann das Pfandrecht auf Eisenbahnen nur ein Generalpfandrecht sein, das Pfandbuch also nicht eine Aufzählung und Beschreibung aller einzelnen verpfändeten Parzellen und beweglichen wie unbeweglichen Zubehörenden enthalten, in der Meinung, dass was im Pfandbuch steht, verpfändet, was nicht darin comparirt, dagegen nicht verpfändet sein soll. Das Material für den Betrieb und Unterhalt der Bahn vor allem ist in stetem Wechsel begriffen und auch das unbewegliche Eigenthum der Bahngesellschaft ist, namentlich bis nach Inbetriebsetzung der Linie, vielfachen Aenderungen unterworfen. Die fortwährende Controlirung dieser Verände-

rungen und die Controlirung der Ledigung jedes Grundstückes von den darauf nach cantonalem Rechte haftenden Lasten würde ein zahlreiches Beamtenpersonal nöthig machen und wäre mit einer Verantwortlichkeit verbunden, welche zu übernehmen kaum Jemandem zugemuthet werden könnte. Angesichts des Art. 10 wäre diese Controlirung auch geradezu zwecklos. Was verpfändet ist, muss im Moment des Eintritts der Liquidation durch Aufnahme des Inventars festgestellt werden, und im Pfandbuch genügt es an einer ganz summarischen Bezeichnung des Pfandobjectes.

2) Eine Abstempelung der wirklich auszugebenden Titel durch den Pfandbuchführer brächte nicht einen mit der dadurch verursachten Mühe in richtigem Verhältniss stehenden Nutzen. Eine Controle über die in Händen Dritter befindlichen Obligationen wäre dadurch nicht gegeben, weil eine Verwaltung die abgestempelten Titel einfach in ihren Cassen zurückbehalten könnte, und der Gefahr, dass Obligationen in Umlauf gesetzt werden, welche im Pfandbuch nicht vorgemerkt sind, könnte durch dieses Mittel nicht begegnet werden; denn in der Regel wird eine solche Nichtanmeldung zum Vormerk im Pfandbuch einen Betrug in sich schliessen; wenn aber betrogen werden wollte, so würde die Fälschung eines Stempels und einer Unterschrift wohl keine grossen Hindernisse in den Weg legen. Die Abstempelung ist daher auf die Controle der zurückbezahlten Obligationen beschränkt, sowie auf den Fall (von Art. 8 des Gesetzes), wo entgegen einem Mehrheitsbeschluss einzelne Titelinhaber auf das Pfandrecht oder den Rang nicht verzichtet haben.

3) Aus practischen Gründen ist nicht das Pfandobject zur Grundlage der Einträge gemacht, sondern die Person des Schuldners, resp. Pfandeigenthümers. Die Bezeichnung einer verpfändeten Linie, zumal wenn sie mehr als zwei Anfangs- oder Endpunkte hat, ist willkürlich und complicirt, und der nicht selten vorkommende Fall, wo eine Linie zuerst allein, dann als ein Theil eines grösseren Ganzen verpfändet ist, würde consequenter Weise mehrfache Einträge über eine und dieselbe Pfandforderung bedingen, was der Uebersichtlichkeit keineswegs förderlich wäre.

Im letztjährigen Geschäftsberichte haben wir angedeutet, dass kundgewordene Wünsche nach etwelcher Vereinfachung der Verordnung vom 20. Februar 1873, betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnconcessionen etc., würden in Erwägung gezogen werden. Bei der Prüfung des Berichtes wurde dann auch von der nationalräthlichen Commission ein dahin zielendes Postulat angeregt.

Eine genaue und einlässliche Untersuchung aller einschlägigen Verhältnisse hat unsere Verordnungen vom 1. Februar 1875 zu Tage gefördert. Dieselbe enthält in mehr oder minder revidirter Gestalt zu einem neuen Ganzen verschmolzen, die eben genannte Verordnung vom 20. Februar 1873, das Regulativ vom 14/19. August 1873, betreffend den Geschäftsgang bei Vorlagen für den Bahnbau, den Beschluss vom 11. Mai 1874, betreffend die Finanzausweise, endlich einen Theil unseres Beschlusses vom 27. März 1874, betreffend den Geschäftsgang des Eisenbahndepartements.

Als wesentlichste und practisch bedeutende Vereinfachung erscheint, dass nun die am meisten angefochtenen Specialpläne für Wegübergänge und Bahnhofanlagen nicht mehr verlangt werden, sondern dass bezügliche Einzeichnungen, resp. Angaben im allgemeinen Situationsplane und Längenprofil genügen. Dieser Erleichterung gegenüber fallen die wenigen neu hinzugekommenen Forderungen, namentlich der Art. 18 und 15, nicht in's Gewicht; die Zeichnungen betreffend das Betriebsmaterial müssen von den Bahnverwaltungen nicht besonders angefertigt werden, sondern werden ihnen in der Regel vom Fabrikanten geliefert.

Betreffend die für die Genehmigung von Finanzausweisen im vorhergehenden Geschäftsbericht in Aussicht gestellten festen Normen glaubten wir uns für die strengere Observanz entscheiden zu müssen.

Grundsätzliche Entscheide der Bundesbehörden.

Die Regierung von Bern zeigte unterm 12. August an, dass der Grosse Rath beschlossen habe, von dem Rechte des Cantons Bern, den Bau und Betrieb der der Centralbahn concedirten Bahn Solothurn-Schönbühl auf Bernergebiet selbst zu

übernehmen, keinen Gebrauch zu machen, immerhin in dem Sinne, dass der Canton durch diesen Verzicht nur für die Dauer derjenigen Fristen gebunden sei, welche der Centralbahn in der eidgenössischen Concession vom 24. September 1873 für die Erfüllung ihrer übernommenen Ausweis- und Ausführungsverpflichtungen eingeräumt seien. Wir verlängerten auf Begehren der Centralbahn die Fristen für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und für den Arbeitsbeginn, ohne Rücksicht auf jene Vorbehalte zu nehmen, davon ausgehend, dass ein Canton nur entweder von dem ihm durch Art. 4 des Eisenbahngesetzes eingeräumten Rechte innerhalb der ihm gesetzten Frist Gebrauch machen könne oder aber unbedingt darauf verzichten müsse.

Durch Bundesbeschluss vom 18. December 1873 wurde die Uebertragung der Concessionen für die Broyethalbahn theils an die Suisse occidentale theils an die bernischen Jura bahnen genehmigt und den erwerbenden Gesellschaften ein neuer Finanzausweis zur Pflicht gemacht. Trotz des Widerspruchs bald dieser bald jener Partei hielten wir stricte am Wortlaute des erwähnten Bundesbeschlusses fest, traten daher weder auf die Anschauung der Suisse occidentale, dass der Finanzausweis Sache der Broyethalbahn gesellschaft sei, noch auf das Begehren der letzteren um Genehmigung ihrer Statuten ein, da wir dieselbe nur noch als Generalunternehmer für den Bau betrachten konnten; wir nahmen auch keinen Anstand, die Verpfändung der Linie Palézieux-Fräsche für eine Schuld der Suisse occidentale auszuschreiben, und nachdem die Einsprache der Broyethalbahn gesellschaft in Folge Vergleiches zurückgezogen war und sie kraft dieses Vergleiches ihre Einwilligung zur Verpfändung der Bahn gegeben hatte, auch zu bewilligen.

Den Finanzausweis einer Unternehmung, welche nur etwas mehr als $\frac{2}{3}$ des Anlagecapitals besass, genehmigten wir (vor dem 11. Mai) nur unter dem Vorbehalte, in passend scheinendem Zeitpunkt die Ergänzung des Ausweises zu verlangen.

In einigen Fällen enthielt der Ausweis keinen Posten für Betriebsmaterial, weil die ausweispflichtige Gesellschaft bereits andre Linien betreibt. Es wurde der Vorbehalt gemacht, dass die Genehmigung des Finanzausweises der Anwendung von Art. 31, Absatz 3 des Eisenbahngesetzes nicht präjudizire.

Zwei alte Eisenbahngesellschaften brachten von ihren verfügbaren Mitteln nicht die ganze Bausumme von Linien, für welche der Ausweis früher geleistet worden war, in Abzug, sondern nur so viel, als für dieselben bis zum muthmasslichen Zeitpunkt der Vollendung der dem Ausweis unterliegenden neuen Linie zu verausgaben sein würde. Sie wurden auf das Unzulässige dieses Verfahrens aufmerksam gemacht, weil so der früher geleistete Finanzausweis zerstört und die nämliche Summe der verfügbaren Mittel doppelt in Ansatz gebracht werde.

(Expropriationsrecht siehe „Eisenbahn“ Nr. 13, Seite 148.)

Die Pflicht zur Abtretung von Privatrechten wurde mehrfach mit der Begründung bestritten, dass durch die Wahl eines andern Tracé oder durch Anbringung einer Stützmauer statt einer Böschung oder durch Ueberbrückung statt Ausfüllung eines Teiches die Expropriation vermieden werden könnte. Es wurde geantwortet: Lediglich aus Rücksicht auf einen Privaten könne einer Unternehmung die Wahl eines sonst bessern Tracé nicht verweigert werden; der neu in Anspruch genommene Expropriand könnte ja mit dem gleichen Rechte eine nochmalige Verlegung des Tracé verlangen und so der Bauunternehmer im Kreise herumgetrieben werden; sobald die öffentlichen Interessen ihre Befriedigung durch definitive Festsetzung des Tracé gefunden haben, sei der Inhaber von Rechten, welche mit dem Bedarf des öffentlichen Werkes collidiren, zur Abtretung verpflichtet. Es müsse dem Unternehmer überlassen werden, ob er eine vertheuerte Expropriation durchführen oder derselben durch Anwendung von Massregeln, wie sie von den Exproprianden vorgeschlagen worden, aus dem Wege gehen wolle.

Wo die Abtretung eines durch die Bahn vom Hauptcomplexe abgetrennten Abschnittes nur verlangt wurde, um keinen Bahnübergang gewähren zu müssen, wurde die Einsprache unter Vorbehalt von Art. 5 des Expropriationsgesetzes gutgeheissen; in gleicher Weise die Einsprache gegen die Abtretung einer Mühle, welche die Gesellschaft nur desshalb zu erwerben wünschte, weil durch den Bahnbau sich das Wasser verloren hatte und daher von der Gesellschaft dafür Ersatz zu leisten war. Nicht minder wurde ein Eigenthümer gegen die Abtretung einer Parzelle geschützt, welche der Unternehmer an eine Gemeinde behufs Wiederherstellung eines Ablagerungsplatzes übertragen wollte, da ein solcher Zweck nicht unter den Begriff der Art. 6 und 7 des Gesetzes falle.

Dagegen wurde in einem andern Falle erklärt, es sei gleich-

gültig, ob der Bauunternehmer freiwillig oder durch ein Urtheil der Schätzungsbehörden gezwungen es übernehme, einen durch den Bau zerstörten Hafen durch einen neuen zu ersetzen, und ob er die Herstellung des neuen Hafens selbst besorge oder dies dem Eigenthümer des alten überlasse.

Das von einer Bahnverwaltung behufs Expropriation einer Strassenstrecke, um einen Uebergang zu gewinnen, eingeleitete Verfahren wurde als nichtig cassirt, mit der Begründung, dass im öffentlichen Gebrauche befindliche Strassen nicht Objecte von Privatrechten seien, nicht verkauft und also auch nicht expropriirt werden können, dass es sich vielmehr darum handle, zwei öffentliche Zwecke mit einander zu combiniren, in Anwendung von Art. 14 des Eisenbahngesetzes einen Wegübergang zu genehmigen.

Wiederholt wurde daran erinnert, dass die Anrufung von Art. 46 des Expropriationsgesetzes zu den seltenen Ausnahmen gehören sollte, indem die Katasterpläne so rechtzeitig aufgelegt werden, dass das ganze Expropriationsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten durchgeführt werden könne.

In mehreren Fällen wurde die Inangriffnahme von Expropriationsobjecten erst gestattet nachdem nach Ausfüllung des Erkenntnisses der eidgenössischen Schätzungscommission, sei es auf Veranstaltung dieser oder der Instructionscommission des Bundesgerichtes, weitere Pläne und Baubeschriebe aufgenommen worden waren.

Auf Beschwerden über zu niedrige Bemessung der von der Bahnunternehmung zu leistenden Caution wurde aus Kompetenzgründen nicht eingetreten.

Ueber die Herausgabe der auf Grund des Art. 46 des Expropriationsgesetzes hinterlegten Cautionen zu entscheiden, wurde in die Aufgabe der Cantonsregierungen gestellt, da sie im Falle des Widerspruches die Caution als genügend befinden müssen, da sie ferner aus erster Hand wissen, ob die Bedingung der Aushingabe erfüllt, d. h. ob die gesprochene Entschädigung bezahlt sei.

In erheblichem Masse wurde im verflossenen Jahre unsere Thätigkeit durch von cantonalen Gerichts- und Verwaltungsbehörden verfügten Inhibitionen gegen Eisenbahnbauten in Anspruch genommen. Die Nothlage einzelner Unternehmungen wurde etwa benutzt, um unter nichtigen oder fictiven Vorwänden Bauverbote auszuwirken, in der Annahme, die Gesellschaft werde eher, als auf dem Processwege kostbare Zeit zu verlieren, ein Opfer bringen, um sofort im Wege der Güte die Erlaubniss zum Weiterarbeiten zu erhalten.

Ausserdem wurden in guten Treuen auf diese Weise vielerlei Zwecke angestrebt, z. B. um Durchlässe und Uebergänge von privaten und öffentlichen Wegen zu erzwingen. Manchmal endlich war das Begehren materiell vollkommen begründet, indem das Expropriationsverfahren noch nicht sein Ende erreicht hatte, oder entgegen den genehmigten Plänen gebaut werden sollte.

Wir haben alle von cantonalen Behörden ausgegangenen Verbote als nichtig aufgehoben, gestützt auf folgende Erwägungen: Vermöge der ihm zustehenden Controle über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist einzig der Bundesrath competent und wohl auch in der Lage, zu prüfen und zu entscheiden, ob ein Bauunternehmer gemäss den genehmigten Plänen und unter Erfüllung der durch das Expropriationsgesetz und die Expropriationsbehörden ihm auferlegten Verpflichtungen baue; es steht also auch nur dem Bundesrath zu, auf Eisenbahnbauten bezügliche Bauarbeiten zu gestatten oder zu untersagen. Die Anerkennung der Befugniss cantonaler Behörden, Bauinhibitionen zu erlassen, schliesse die Anerkennung des cantonalen Instanzenzuges und die Möglichkeit erheblich schädigender Verschleppungen und unlöslicher Conflicte zwischen cantonalen und eidgenössischen Behörden in sich. In vielen Fällen liegt in einem solchen Bauverbote auch ein directer Eingriff in das durch Art. 46 des eidg. Expropriationsgesetzes dem Bundesrath eingeräumte Recht, trotz Streitigkeit die Inangriffnahme eines Expropriationsobjectes zu gestatten. Die Wahrung öffentlicher Interessen aber hat bei Eisenbahnbauten nach Massgabe von Art. 14 des Eisenbahngesetzes einzig durch den Bundesrath nach Anhörung der Cantonsregierung und durch deren Organ der Gemeindebehörden zu geschehen.

Wir fanden uns auf Begehren einer Gesellschaft veranlasst, eine Cantonsregierung zu ersuchen, im Sinne der vorstehenden Erwägungen alle für solche Inhibitionen zuständigen Behörden auf ihre Incompetenz in Eisenbahnbausachen aufmerksam zu machen.

Während des Baues ihrer Eisenbahn hatte eine Gesellschaft Schuttmassen in ein Bachtobel werfen lassen. Laut angeordneten Expertisen hatten diese Ablagerungen mehrfache Ueberschwemmungen eines unterhalb liegenden Grundstückes verur-

sacht, und drohten solche auch für die Zukunft. Während ein Process vor dem ordentlichen Gerichte pendent war über die Frage, ob und in welchem Umfang die Gesellschaft für den bereits eingetretenen Schaden haftbar sei, verlangte der bedrohte Eigentümer Massregeln zum Schutze gegen künftige Ueberschwemmungen. Die Eisenbahngesellschaft bestritt ausser dem Causalzusammenhang zwischen ihren Handlungen und den Ueberschwemmungen namentlich die Competenz der Verwaltungsbehörden. Dem klägerischen Begehren wurde entsprochen, im Wesentlichen aus folgenden Gründen:

Die Competenz, früher des Regierungsrathes, jetzt des Bundesrathes werde durch die betreffende Concession begründet, welche die Gesellschaft verpflichtet, alle in Folge des Bahnbaues an Strassen, Wegen, Bächen etc. nöthig werdenden Veränderungen in eigenen Kosten vorzunehmen, und die Entscheidung über die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten ausdrücklich dem Regierungsrathe zuweist; nun sei in der That durch den Bahnbau (wenigstens indirect, durch die Art, wie das ausgegrabene Gestein abgelagert wurde) eine Veränderung an einem Bache nöthig geworden. Dass Fragen solcher Art nach Art. 6 und 7 des eidg. Expropriationsgesetzes unbestreitbar auch in die Competenz der eidgenössischen Schätzungscommission gehören, vermöge die Zuständigkeit des Bundesrathes keineswegs aufzuheben, wie ja überhaupt die Polizei mannigfach die Aufgabe habe, Privatreechten den Schutz zu gewähren, welcher ihnen auch vom Gerichte zu Theil werden müsste. Auch nach Art. 16 des Eisenbahngesetzes erscheine der Bundesrath zur Anordnung von Schutzvorkehrungen berechtigt. Wie gemäss Art. 7 des Expropriationsgesetzes Interessen der öffentlichen Sicherheit durch Private bei den Gerichten gewahrt werden können, so können nach dem citirten Art. 16 des Eisenbahngesetzes Privatinteressen unter die Aegide der Staatsaufsicht genommen werden. Und wie während des Baues der Bundesrath als zur Controle über Bau und Betrieb der Eisenbahnen berufene Behörde Vorkehrungen hätte anordnen können, so sei er auch nachträglich dazu befugt und verpflichtet.

Die Execution des Beschlusses wurde indessen sistirt, bis die von der Gesellschaft im Civilprocess angerufene Oberexpertise würde stattgefunden haben.

Auf die Beschwerde einer Bahngesellschaft, dass der Betrieb ihrer Linie durch Schiessübungen einer Schützengesellschaft gefährdet werde, haben wir die Bedingungen festgesetzt, unter welchen an der fraglichen Stelle die Uebungen fernerhin stattfinden dürfen. In diesem Falle lag keine Competenzbestreitung vor.

Es lässt sich nicht verkennen, dass viele Fragen vorkommen, wo die Grenze zwischen den Competenzen, resp. Pflichten der Bundesbehörden und denjenigen der cantonalen Behörden ausserordentlich schwer zu ziehen ist.

Widersprechende Begehren betreffend Benennung neu zu errichtender Stationen riefen einem principiellen Entscheide, welcher im Bundesblatt 1874, II. 448 abgedruckt ist.

Unser Kreisschreiben vom 25. Mai (Bundesbl. I. 830), wodurch wir die Verwaltungen der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen daran erinnerten, dass jede Veränderung der bestehenden Anlagen unserer Genehmigung bedürfe, war provocirt durch ein mit diesem Satze in Widerspruch stehendes Vorgehen einzelner Gesellschaften.

Von der Ansicht ausgehend, dass im Interesse der Sicherheit Inselstationen nur in äussersten Nothfällen gestattet werden dürfen, haben wir dem Plane über eine solche Inselstation die Genehmigung versagt.

Wegen der Verschiedenartigkeit und feinen Nüancirung der Verhältnisse konnten wir über die von mehreren Seiten aufgeworfene Frage, ob die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet seien, Zufahrtsstrassen zu den Stationen zu bauen; keine allgemein gültigen Regeln aufstellen. Immerhin haben wir Specialfälle in bejahendem Sinne entschieden, uns auf die Natur der Sache, auf die von fast allen Gesellschaften freiwillig geübte Praxis und auf das Wort „Verbindungsstrassen“ im Absatz 2 von Art. 14 des Gesetzes stützend.

Die in manchen cantonalen Concessionen enthaltenen Vozugsrechte haben, nachdem sie im Laufe der Zeiten Stoff zu vielem Reden und Streiten geliefert, durch motivirte Tagesordnung der gesetzgebenden Räthe ein einfaches Ende gefunden, ohne dass sich eine Stimme zu ihren Gunsten erhoben hätte.

Betreffend die Verpfändung von Eisenbahnen, drängte sich als erste Frage die auf, in welches Stadium eine Unternehmung gelangt sein müsse, bevor die Bewilligung zur Verpfändung ertheilt werden dürfe. Dass nicht gänzliche Vollendung erforderlich sei, ergibt sich klar aus dem Zwecke und Wortlaut (Art. 3) des Gesetzes. Aus der Natur des Generalpfandrechtes ferner folgt, dass jede Verpfändungsbewilligung nothwendig auf eine Menge Objecte sich erstreckt, welche noch gar nicht im Eigenthum der Gesellschaft vorhanden sind oder noch gar nicht

existiren, sondern erst später von dem Pfandrechte ergriffen werden. Juristisch steht also nichts entgegen, schon in einem ziemlich frühen Stadium die Verpfändung zu bewilligen. Wir glaubten, der nach Art. 3 des Gesetzes zu leistende Ausweis sei hauptsächlich dahin zu verstehen, dass nach dem freien Ermessen des Bundesrathes ein ernstliches Unternehmen vorliegen und seine Lebensfähigkeit durch Förderung der Ausführungsarbeiten bewiesen haben müsse, bevor die Bewilligung ertheilt werden darf. Dieser Ausweis hängt zusammen mit dem Finanzausweis; bevor gebaut werden darf, müssen Geldmittel, bevor verpfändet werden darf, müssen Bauarbeiten gezeigt werden.

In die Pfandbestellungsbewilligung und in's Pfandbuch wurde der Zusatz aufgenommen, die und die Linie „in ihrem jeweiligen Bestande“, um anzudeuten, dass die betreffende Linie noch nicht fertig erstellt sei. Von einem ursprünglich vorgeschlagenen Vorbehalte des Inhalts: „Das Pfandrechte ergriff nur Grundstücke, welche unbelastet in's Eigenthum der schuldenrischen Gesellschaft übergegangen sind und deren Bestimmung, den Bahnkörper zu bilden, oder deren Zusammenhang mit letzterem (Art. 9 des Gesetzes) erkennbar ist“, nahmen wir schliesslich Umgang, weil im Streitfall die Frage, was verpfändet sei und was nicht, Rechtsache ist und möglicherweise nicht im Sinne des ventilirten Vorbehaltes entschieden würde.

Von einer Seite wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht der Bundesrath Controle darüber üben solle, dass die Gelder eines hypothecarischen Anleiheens wirklich zu dem declarirten Zwecke verwendet werden. Gegen die Uebnahme einer solchen Verantwortlichkeit müssen wir uns entschieden aussprechen. Das Gesetz deutet eine derartige Pflicht in keiner Weise an; Art. 10 berechtigt wohl die Obligationäre, verpflichtet aber die Bundesbehörden nicht, unter gewissen Umständen einzuschreiten. Die Abnahme des Finanzausweises hat ja auch nicht die Folge, dass die Verwendung der gezeigten Gelder im Interesse der Actionäre und Anleihegläubiger erfolge, und bei den bisher nach cantonalem Rechte geschehenen Verpfändungen sorgte gleichfalls keine Amtsstelle für die Interessen der Titelinhaber.

Staatsverträge.

Nachdem die grossherzogliche badische Regierung über die Concedirung und den Anschluss einer Linie Schaffhausen-Thayngen-Hofen-Engen in Unterhandlung zu treten abgelehnt und die Nordostbahndirection sich entschlossen hatte, ihr Concessionsgesuch zu trennen und bei Baden zunächst nur um die Concession für die Strecke Bülach-Schaffhausen sich zu bewerben, wurden die Conferenzen zwischen den von beiden Regierungen Abgeordneten eröffnet. Sie führten vorläufig zu keiner Einigung, da Baden verlangte, dass die Bahn von Bülach in Neuhausen, statt in Schaffhausen, an die badische Bahn sich anschliesse und dass die Schweiz für die Erstellung der Linie Stühlingen-Beringen Sorge, und ungeachtet der schweizerischerseits dagegen gemachten Vorstellungen wenigstens auf der letztern Forderung beharrte, wir aber selbstverständlich die genannte Garantie in keiner Weise übernehmen konnten, da damals sogar noch nicht einmal eine Concession für die Linie Stühlingen-Beringen angebegehrt war.

Im laufenden Jahre hat die badische Abordnung den Wunsch nach Wiederaufnahme der Unterhandlungen ausgesprochen.

Durch Beschluss des h. Ständerathes vom 13. Juni wurde uns die Petition der Herren G. D. Seigneux und Dr. H. Christ betreffend Anbahnung einer internationalen Conferenz, welche in einheitlicher Weise gewisse Theile der Gesetzgebung in Sachen des Eisenbahntransportwesens zu regeln hätte, zu entsprechenden Vorgehen überwiesen.

Wir haben die Petition mit einer sie unterstützenden Begutachtung den schweizerischen Gesandten in Berlin, Wien, Paris und Rom mitgetheilt und sie eingeladen, die Angelegenheit bei den Regierungen der betreffenden Staaten zur Besprechung zu bringen und dieselben zur Mittheilung ihrer Ansichten über die Sache selbst sowohl als über die Anhandnahme und Behandlung derselben zu veranlassen.

Die deutsche Reichsregierung sprach sich sofort günstig für die Sache aus und wünschte Mittheilung eines Vertragsentwurfes als Grundlage für das weitere Vorgehen.

Das österreichische Ministerium hat sich noch nicht officiell geäussert, doch soll es dem ungarischen Ministerium einen empfehlenden Bericht und Antrag hinterbracht haben.

Frankreich nahm anfänglich eine zurückhaltende Stellung ein, machte übrigens die französischen Eisenbahngesellschaften mit der Anregung bekannt. Letztere gingen unter der Voraussetzung, dass der internationale Vertrag sich auf die Regelung gewisser Fragen beschränke, bereitwillig auf den Vorschlag ein, und in Folge dessen stellte auch die Regierung ihre Mitwirkung in Aussicht.

Italien befreundete sich gleichfalls mit der Idee, die Vorschriften über die Materie zu unificiren.

So ist Grund zu der Hoffnung vorhanden, dass dem schweizerischen Boden eine neue segensreiche Institution internationaler Einigung entspringe.

Beziehungen auswärtiger Bahnunternehmungen, welche auf Schweizergebiet Bahnstücke betreiben, zum Eisenbahngesetz und zu den Bundesbehörden.

Die Beziehungen waren regulär; Anstände haben sich nicht erhoben.

Unsere Verwendung um Erhebung der Station Riehen (Wiesenthalbahn) zur Güterstation hatte schliesslich den gewünschten Erfolg.

Einem gleichen Gesuche, bezüglich der Station Wilchingen, kam die grossh. badische Verwaltung ebenfalls entgegen, nach- die beteiligten Gemeinden die Verpflichtung eingegangen, ²/₃ der Kosten zu tragen.

B. Behandlung specieller Angelegenheiten, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Concessionen.

Mit 9 Botschaften haben wir Ihnen 10 Concessionsentwürfe zur Annahme empfohlen. Denjenigen betreffend eine Concession für das schweizerische Stück einer Eisenbahn Genf-Dijon haben Sie an uns zurückgewiesen, hauptsächlich weil der französische Theil der Linie noch nicht concedirt sei und damit wir uns über die militärische Bedeutung der Bahn aussprechen.

Ertheilt wurden in ihren Sessionen vom Juni und November 1874 und März 1875 Concessionen für folgende Linien mit den beigesetzten Hauptverhältnissen:

Linien.	Länge in Kilometern.	Minutradius in Metern.	Maximal- steigung in ‰.	Kosten per Fr. Kilometer.	Gesamtkosten- Vorschlag. Fr.
1) Dielsdorf-Niederveningen	7,3	350	14	155,000	1,131,500
2) Mendrisio-Monte Generoso	12,5	160	141	340,000	4,500,000
3) Wohlen-Bremgarten	7,2	300	15	180,555	1,300,000
4) Brunnen-Rothkreuz	33,5	240	10	238,806	7,988,000
5) Rapperswil-Brunnen	47,8	240	30	250,915	11,985,000
6) Lugano-Fornasette (-Luino)	26,0	60	29	95,380	2,479,880
7) Stettlingen-Beringen	11,8	?	14	240,000	2,843,550
8) Zürich-Höngg	5,6	50	34	94,400	528,640
9) Stanz-Rothschuh	8,6	300	6	280,000	2,400,000
10) Stanz-Rothschuh	160,3				35,155,570

Davon werden No. 6 und 8 schmalspurig, No. 2 nach dem Zahnstangensystem gebaut. No. 8 ist theilweise Strassenbahn und wird durch eine neue Art von Betriebsmaterial (Dampfomnibus) bedient. Bei No. 3 ist die Geschwindigkeit auf 20 Kilometer per Zeilstunde reducirt; eine noch weitere Reduktion ist bei No. 2 und 8 gestattet, resp. vorgeschrieben.

No. 2 soll im Winter gar nicht, No. 4, 5, 6, 8 und 9 dürfen mit weniger täglichen Zügen als im Sommer betrieben werden.

No. 8 hat nur eine Wagenklasse, ebenso vorläufig No. 2; No. 3, so lange nicht auch von Bremgarten aus fortgesetzt, kann sich auf 2 Classen beschränken.

Auf der Bergbahn No. 2 geniessen nur solche Militärpersonen den Vortheil einer Taxreduction, welche im Bereiche der Bahn ihren Wohnsitz haben und auf Grund eines Aufgebotes reisen.

No. 8 ist vom Viehtransport für immer, No. 2 vorderhand dispensirt.

Höhere als die normalen Taxen sind gewährt den Linien No. 2, 3, 5, 6 und 9.

Diese Erhöhung ist bei 9 zu Gunsten der 2. und 3. Classe wieder gemildert durch die Verpflichtung, Kilometerbillets zu reducirten Taxen anzugeben.

Besondern Transportregeln unterliegt der Waarentransport bei No. 8.

Bei uns pendent blieben:

- 1) drei Begehren für verschiedene, Bern und Neuenburg näher verbindende Linien (erledigt durch Botschaft vom 17. März 1875);
- 2) zwei Concessionsgesuche für eine Linie zwischen Genf und Annemasse.

Auf den Wunsch der Regierung von Genf verschoben wir die Behandlung dieser Gesuche, bis die französischen Behörden über das definitive Tracé derjenigen Linien, welche das savoyische Netz bilden sollen, sich ausgesprochen und die Concession für die Fortsetzung der Bahn Genf-Annemasse einer bestimmten Person ertheilt haben würden.

Seither ist der Staatsrath von Genf selbst um die Bewilligung zu Planaufnahmen etc. eingekommen.

Erlöschen sind durch ausdrücklichen Verzicht die Concessionen für folgende Linien:

- 1) Winterthur-Bülach-Baden (Concession des Cantons Zürich vom 1. Februar 1872);
- 2) Interlaken-Gummihorn;
- 3) Turbenthal-Seematten;
- 4) von Zürich oder Neumünster über den Zürichberg nach Grüningen mit Abzweigungen nach dem Pfannenstiel und von Esslingen nach Uster.

Fristverlängerungen, Aenderungen und Uebertragungen von Concessionen, Betriebsverträge.

15 Botschaften hatten Fristverlängerungen zum Gegenstand und zur Folge.

Darunter bezogen sich:

- 3 auf die Ausweis-, Anfangs- und Vollendungsfristen,
- 8 auf die Frist für Finanzausweis und Beginn der Erdarbeiten,
- 3 lediglich auf den Beginn der Erdarbeiten, und
- 1 auf den Vollendungstermin.

Ausserdem erledigten wir kraft der uns von Ihnen am 31. Januar, 26. Juni und 23. December ertheilten Ermächtigungen 19 Gesuche von uns aus, sämmtlich im Sinne des Entsprechens.

Eine Concession (der Regionalbahn am Südostabhang des Jura) wurde hinsichtlich des Tracé und der Fristen für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und für Beginn der Erdarbeiten abgeändert.

Eine Concession (Rorschach-Heiden) wurde auf die definitive Betriebsgesellschaft übertragen.

Kraft Specialvollmacht übertrugen wir von uns aus die neue Concession für die Ligne d'Italie auf den Ersteigerer, die Simplonbahngesellschaft.

Zwei Betriebsverträge (betreffend einen Theil der Arther-Rigibahn und die Bahn Rigischeidegg-Rigikaltbad) erhielten Ihre Genehmigung.

Dem zwischen der schweizerischen Centralbahn und den grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen am 30/31. October 1873 abgeschlossenen Betriebsvertrag betreffend die Basler Verbindungsbahn ertheilten, kraft Art. 5 des die Concession genehmigenden Bundesbeschlusses vom 23. Juli 1870, wir die Genehmigung (Eisenbahn-Acten-Sammlung, neue Folge, II. 3).

Ebenso einem zwischen den grossh. badischen Staatsbahnen, der Nordostbahn und der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen über die Mitbenutzung des Bahnhofes Constanz abgeschlossenen Verträge.

(Fortsetzung folgt.)