

# Schweizerisches Bundesblatt.

XXVI. Jahrgang. III. Nr. 46. 24. Oktober 1874.

---

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.  
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden  
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

---

## Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die  
Stellung des Bundes zu der Anbringung von Ver-  
bindungsgeleisen zwischen dem schweiz. Eisenbahnez  
und industriellen Etablissementsen.

(Vom 29. September 1874.)

Tit.!

Durch Botschaft vom 12. September 1873 hatten wir die Ehre, in Ausführung eines Auftrages, welchen Sie uns bei Anlaß des Konzessionsbegehrens für eine Eisenbahn Gisikon-Perlen ertheilt hatten, Ihnen über die den Eisenbahnen von rein privatlichem Charakter im neuen Eisenbahrechte anzuweisende Stellung zu berichten. \*) Wir kamen damals im Wesentlichen zu folgenden Konklusionen:

Jede Eisenbahn, welche an eine bereits konzedirte anschließen und über fremden Grund und Boden geführt werden wolle, sei einer Konzession bedürftig und fähig, und mit der Konzession sei das Expropriationsrecht verbunden; immerhin sollte an die Einräumung des letztern die Bedingung geknüpft werden, daß bei eintretendem Bedürfniß auf Verlangen des Bundesrathes die Bahn dem öffentlichen Betriebe zu übergeben, und daß, solange dieser Fall nicht eintrete, den Eigenthümern von neben oder hinter der

---

\*) Siehe Bundesblatt v. J. 1873, Band III, Seite 722.

Linie liegenden Etablissements etc. gegen angemessene Entschädigung die Mitbenutzung der Bahn zu gestatten sei.

Die nationalrätliche Kommission für Eisenbahnsachen spaltete sich in zwei Hälften; die eine wollte die Konzession für die Privatbahn Gisikon-Perlen gemäß unserem Vorschlag ertheilen; die andere beantragte, auf das Gesuch zur Zeit nicht einzutreten, dagegen den Bundesrath zur Prüfung der Frage einzuladen, ob nicht ein Bedürfniß für Erweiterung des Art. 1 des eidg. Expropriationsgesetzes bestehe. Bei der Verhandlung im Nationalrath wurden noch zwei weitere Anträge gestellt; der eine ging auf Abweisung des Begehrens als unvereinbar mit Art. 21 der Bundesverfassung, welcher das Expropriationsrecht nur für öffentliche Werke gestatte; der andere war darauf gerichtet, die Frist, nach deren Verfluß die Bahn dem allgemeinen Betrieb sollte übergeben werden, von vornherein zu fixiren.

Mit schwacher Mehrheit wurde der letzte Antrag angenommen.

Der Ständerath beschloß am 22. September mit 21 gegen 3 Stimmen, auf das Konzessionsgesuch überall nicht einzutreten.

Der Nationalrath trat am 23. September zunächst in eventueller Abstimmung mit 50 gegen 28 Stimmen, welche letztere am ersten Beschlusse festhalten wollten, und in der Hauptabstimmung (Abweisung gegenüber: Verschiebung auf eine spätere Session) mit 48 gegen 35 Stimmen dem Ständerath bei.

Dieser Entscheid veranlaßte die Herren Nationalräthe Stämpfli, Dr. Simon Kaiser und J. Vonmatt, am 24. September folgende Motion zu stellen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, auf die nächste ordentliche Sitzung der Rätthe Bericht und Vorschlag über die nöthigen Ergänzungsbestimmungen zum bestehenden Gesetze über die Eisenbahnen und Expropriationen vorzulegen, um die Anwendung dieses Gesetzes auf Eisenbahnen industrieller Etablissements und anderer gewerblichen Unternehmungen bezüglich auf Konzessionsertheilung, Einräumung des Expropriationsrechtes, Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz u. s. w. zu ordnen.“

In der Diskussion wurde von anderer Seite gewünscht und beantragt, daß über die Richtung, in welcher die Lösung, resp. Untersuchung der Frage zu geschehen habe, keinerlei Wegleitung gegeben werde, und es wurde demgemäß am 25. September folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, mit Beförderung den eidg. Rätthen Bericht und Vorschlag über die Stellung des Bundes zu der Anbringung von Verbindungseisen zwischen dem schweiz.

Eisenbahnen und industriellen Etablissements, beziehungsweise andern gewerblichen Anstalten, einzubringen.“

Der allgemeinen Fassung, welche das Postulat so schließlich erhalten hat, entsprechend, haben wir zuvorderst die Akten in mehrfacher Beziehung vervollständigt.

In erster Linie war festzustellen, wie die benachbarten oder sonst durch die Eisenbahnverhältnisse uns näher stehenden Staaten die fraglichen Verbindungsgeleise behandeln.

Wir notiren summarisch folgende Resultate, wobei wir der Kürze halber die in Behandlung liegenden Eisenbahnen „Privatgeleise“ und deren Eigenthümer „Fabrikbesitzer“ nennen.

Frankreich gibt den Privatgeleisen das Expropriationsrecht (pour cause d'utilité publique), verpflichtet dieselben aber zugleich, sobald sich die Nothwendigkeit herausstellt und die Regierung es verlangt, öffentlich Personen oder Waaren oder Personen und Waaren zu transportiren. Die öffentlichen Bahnen sind durch ihre Konzessionen verpflichtet, den Anschluß der Privatgeleise zu gestatten.

Wenn dieser Anschluß, sowie wenn das Expropriationsrecht verlangt wird, ist für die Privatgeleise eine Konzession nöthig, welche die gleichen Bestimmungen zeigt, wie die Konzessionen für die öffentlichen Bahnen.

Die Konzessionsbestimmungen betreffend die Pflicht der Bahnen, Privatgeleisen den Anschluß zu gewähren, gehen sehr ins Detail: Die Geleise sind auf Kosten der Fabrikbesitzer zu erstellen und zu unterhalten; sie dürfen dem allgemeinen Betrieb der Hauptbahn nicht hinderlich sein und ihr Betriebsmaterial nicht gefährden. Die Hauptbahn darf die Unterhaltung der Privatgeleise und die Benutzung ihres Betriebsmaterials beaufsichtigen. Die Staatsverwaltung kann jederzeit Abänderungen am Anschlußpunkt, am Trace und an der Anlage der Privatgeleise vorschreiben, und die Anschlußweichen vorübergehend beseitigen lassen, wenn der Fabrikbesitzer seine Transporte ganz oder theilweise einstellt. Die Hauptbahn muß ihre Wagen auf den Privatgeleisen zirkuliren lassen; die Wagen vom und zum Anschlußpunkt zu führen, zu beladen und abzuladen, ist Sache des Fabrikbesizers. Die Wagen dürfen nur mit Gütern beladen werden, welche zum Transport durch die Hauptbahn bestimmt sind. Die Wagen dürfen nicht länger als 6 Stunden auf den Privatgeleisen bleiben; sind letztere über 1 Kilometer lang, so verlängert sich die Frist um  $\frac{1}{2}$  Stunde per Kilometer; wird die Frist nicht innegehalten, so muß eine verhältnißmäßige Entschädigung bezahlt werden. Die Weichen-

und Bahnwärter werden durch die Hauptbahn angestellt und besoldet, aber die Kosten sind ihr zu ersetzen. Der Fabrikbesitzer ist verantwortlich für die Beschädigung des Betriebsmaterials während der Zeit, wo es auf seinen Geleisen steht. Wenn eine dieser Bedingungen verletzt wird, so kann die Staatsverwaltung den Betrieb einstellen und den Anschluß aufheben.

Endlich noch genaue Taxbestimmungen für die Benutzung der Wagen der Hauptbahnen (12 Cts. per Tonne für den ersten, ferner 4 für jeden weiteren Kilometer, jedoch nur per Wagenladung).

In Italien bedürfen die Privatgeleise keiner Konzession. Diejenigen, welche ausschließlich auf dem Boden des Fabrikbesizers liegen, sind lediglich der allgemeinen Polizei unterworfen; für diejenigen, welche fremdes Land berühren, müssen die Pläne genehmigt werden; auch diese stehen unter den allgemeinen Polizeigesetzen. Den Anschluß müssen die öffentlichen Bahnen gestatten. Das Expropriationsrecht ist den Privatgeleisen nicht eingeräumt, wohl aber eine im Effekt ziemlich auf dasselbe herauskommende Servitutberechtigung gleich derjenigen, welche für Wasserleitungen beansprucht werden kann. Nach den Art. 598 u. ff. des Civilgesetzes darf nämlich für Wasser, welches Einer für den Hausgebrauch oder für landwirthschaftliche oder industrielle Zwecke nöthig hat, oder behufs Entwässerung ableiten will, Durchlaß über fremdes Land verlangt werden. Häuser, Höfe, Gärten und Tennen sind immerhin von diesem Zwange befreit, und die Wasserleitung muß so angelegt werden, daß sie dem nachbarlichen Grundstück so wenig als möglich schädlich ist. Der dem Nachbarn erwachsende Schaden, inbegriffen die Werthverminderung wegen Zerstückelung und Verschlechterung des Landes, sowie  $\frac{1}{5}$  darüber hinaus, muß ersetzt werden.

Belgien kennt eine Expropriation nur pour cause d'utilité publique. Indessen sind zwei Ausnahmen statutirt. Eine Minenunternehmung kann als im öffentlichen Interesse liegend erklärt und mit dem Rechte, (gegen doppelte Entschädigung) zu expropriiren, ausgestattet werden, und zweitens ist gemäß manchen Konzessionen der Regierung das Recht eingeräumt, dem Konzessionär der Hauptlinie unter gleichen Bedingungen und ohne weitere Formalitäten alle Abzweigungen von höchstens 5 Kilometer Länge zu konzeldiren, welche zum Zwecke haben, Kohlengruben und andere industrielle Etablissements mit der Hauptbahn zu verbinden. Sobald die Konzession für diese Abzweigungen wirklich erfolgt, stehen dieselben den Hauptlinien mit Bezug auf Bau und Betrieb gleich. Die Staatsverwaltung hat die Pläne zu genehmigen und den Bau zu über-

wachen. Die öffentlichen Bahnen haben solche Verbindungsgeleise in den Bahnhöfen oder in offener Bahn anschließen zu lassen.

Oesterreich unterstellt Privatgeleise, die auf dem eigenen Grund und Boden des Besizers oder mit Einwilligung der betreffenden Grundeigenthümer erstellt werden, lediglich den allgemeinen Vorschriften über Ausführung von Bauten.

Privatbergwerken dienende Eisenbahnen genießen das Ent eignungsrecht; jeder benachbarte Bergwerksbesizer darf sie aber zum Transport seiner Güter gegen angemessene Entschädigung mitbenutzen.

In einzelnen Konzessionen für öffentliche Bahnen ist das Expropriationsrecht den Konzessionären auch für jene zu einzelnen industriellen Etablissements etwa herzustellenden Flügelbahnen zugestanden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse liegend erkannt werden sollte.

Die Staatsverwaltung entscheidet über Anstände betreffend den Anschluß von Bergwerks- und andern Privatgeleisen.

Pferdebahnen besitzen das Expropriationsrecht nicht und bedürfen einer eigentlichen Konzession (des Kaisers) nicht, sondern nur einer Ministerialbewilligung.

Preußen gibt den Privatgeleisen ausnahmsweise die Ent eignungsbefugniß, wenn sie aus Gründen des öffentlichen Wohles als nothwendig oder dringend wünschenswerth erscheinen. Eine Konzession ist nicht erforderlich, dagegen die Bewilligung des Handelsministeriums, wenn sie an die öffentlichen Bahnen anschließen sollen. Letztere sind indessen nicht pflichtig, den Anschluß zu gestatten.

In Württemberg sind die Privatbahnen gehalten, den unmittelbaren Anschluß von andern Eisenbahnen, insbesondere auch die Anlage von Schienenverbindungen mit gewerblichen Etablissements zu gestatten und sich den von der Regierung rüksichtlich dieses Anschlusses und des diesfälligen Betriebsdienstes getroffenen Anordnungen zu unterziehen: die Staatsbahnen sind hiezu nicht verpflichtet. Verkehrspolizeiliche Aufsicht, wenn die Privatgeleise mit öffentlichen Bahnen in unmittelbare Schienenverbindung gesetzt werden. Expropriation wurde noch nie beansprucht und würde kaum bewilligt werden.

Baden hat gleichfalls in die Konzessionen für die Privatbahnen die Klausel aufgenommen, daß sie die Anschlüsse industrieller Zweigbahnen zulassen müssen. Die Staatsbahn hat im Wege freier Vereinbarung den Anschluß immer gestattet, wenn keine Störung

des Betriebes zu befürchten war. Privatgeleise unterliegen den allgemeinen Polizeigesetzen. Das Expropriationsrecht würde nur eingeräumt, wenn die Geleise unmittelbar oder mittelbar dem Staate oder einer Gemeinde dienen würden.

Bayern übt keine Kontrolle über die Privatgeleise und gibt ihnen weder das Recht der Zwangsentziehung, noch des Anschlusses.

In England endlich sind die öffentlichen Bahnen verbunden, den Privatgeleisen den Anschluß zu gestatten, wenn derselbe möglich ist, ohne die Sicherheit des Publikums und die Interessen der Eisenbahnen und ihres Verkehrs zu gefährden. Die Staatsverwaltung kann die Anschlußermächtigung einschränken und die Ausführung überwachen. Im Uebrigen findet über Bau und Betrieb keine Kontrolle statt. Eine Konzession ist nicht nöthig. Das Expropriationsrecht, wenn es je verlangt werden sollte, würde das Parlament kaum einräumen.

In zweiter Linie haben wir Erhebungen gemacht, in wie weit und unter welchen Bedingungen das Bedürfniß zur Anlegung solcher Privatgeleise bis jetzt bei den vier Hauptbahnen der Schweiz Befriedigung gefunden habe.

An das Netz der Suisse Occidentale schließen 12 Privatverbindungsgeleise an. Auf einem werden die Wagen durch Pferde, auf den übrigen von Hand (theils durch die Angestellten der Gesellschaft, theils durch die Arbeiter der betreffenden Etablissements) in Bewegung gesetzt.

Die Suisse Occidentale hat ein allgemeines Reglement über die Bedingungen für den Anschluß solcher Geleise aufgestellt, dessen wesentliche Bestimmungen sind: Die ganze Anlage wird auf Kosten des Fabrikbesizers ausgeführt, im Bereiche der Hauptbahn durch diese selbst, der übrige Theil nach Anordnung und unter Aufsicht derselben. Gleiche Grundsätze bezüglich der Unterhaltung. Das Privatgeleise wird abgesperrt; die Schlüssel des Verschlusses bleiben in den Händen des Bahnhofvorstandes. Die Anschlußweichen werden durch einen Weichenwärter der S. O. bedient. Wenn die Privatgeleise parallel mit der Hauptbahn laufen, so müssen sie 3 Meter entfernt und durch eine Einfriedigung getrennt sein. Wenn dieselben auf offener Bahn anschließen, so müssen sie parallel bis zur nächsten Station fortgesetzt, ein Wärter an den Anschlußpunkt placirt und eine gehörige Signaleinrichtung hergestellt werden; alles auf Kosten des Fabrikbesizers. Die Zweigbahn darf beim Anschlußpunkt nie ein Gefäll gegen die Hauptbahn haben. — Auf schriftliches Gesuch führt die S. O. ihre Wagen bis zum Anschlußpunkt;

sie von dort zu holen und dorthin zu bringen, sowie das Auf- und Abladen ist Sache des Fabrikbesizers. Die Wagen dürfen nur mit Waaren beladen werden, deren Transport der S. O. zufällt; Verwendung der Wagen für den besondern Dienst des Etablissements hätte Buße und Rückzug der Konzession zur Folge. Solange die Wagen auf dem Privatgeleise stehen, ist der Fabrikbesizer für allen Schaden am Betriebsmaterial und an der Ladung verantwortlich. Für den Gebrauch jenes Materials ist 1 Fr. per Wagen und wenn das Geleise mehr als 1 Kilometer lang ist, 2 Fr. zu bezahlen. Die weitem Taxen werden wie gewöhnlich berechnet, jedoch nur per Wagenladung von mindestens 100 Zentnern. Die Wagen dürfen 10 Stunden (die Nachtzeit nicht eingerechnet) auf den Privatgeleisen bleiben; jedes Ueberschreiten dieser Frist hat eine Buße von 20 Rp. per Wagen und Stunde zur Folge. — Dritte dürfen die Geleise nicht benutzen. Während die Angestellten des Fabrikbesizers auf dem Terrain der Hauptbahn sich befinden, stehen sie unter den Befehlen der Beamten derselben. Eine Verletzung der vorstehenden Vorschriften berechtigt die Hauptbahn jederzeit, sofort und ohne Entschädigung die Konzession als erloschen zu erklären.

Die Anschlußbewilligung wird auf 10 Jahre ertheilt. Wenn aber die Suisse Occidentale findet, die Privatgeleise beeinträchtigen die Sicherheit des Betriebes, oder wenn durch dieselben die Vergrößerung von Bahnhöfen gehindert würde, so behält sich jene vor, den Vertrag jederzeit mittelst einer dreimonatlichen Aufkündigung ohne Entschädigung aufzulösen. Außerdem scheint die Suisse Occidentale sich in der Regel noch ein gewisses Minimum eines jährlichen Güterverkehrs garantiren zu lassen.

An die Centralbahn schließen sich fünf Privatgeleise an. Die Zweigbahn nach den Ostermünder-Steinbrüchen wird mit eigenen, ein anderes Geleise mit Centralbahn-Lokomotiven betrieben; auf den übrigen findet die Wagenverschiebung von Hand statt.

Aus den uns mitgetheilten Verträgen betreffend zwei dieser Verbindungsgeleise heben wir folgende Bestimmungen hervor: Die Geleiseanlagen nebst Zubehörenden sind auf Kosten des Eigenthümers nach den bei der Centralbahn geltenden Normalien durch die Centralbahn oder wenigstens unter Aufsicht ihres technischen Personals auszuführen und zu unterhalten. Die Centralbahn kann den Uebergang ihrer Wagen verweigern, wenn nicht die nöthige Sicherheit vorhanden ist. Der Schlüssel einer Abgrenzung bleibt in den Händen des Bahnhofvorstandes. Der Transport der nur in ganzen Wagenladungen übernommenen Sendungen von und nach dem Etablissement, sowie der leeren Wagen geschieht durch Angestellte der Centralbahn. Die Uebergabe der Güter findet auf dem Bahn-

hofe statt. So lange die Wagen auf dem Verbindungsgeleise stehen, haftet der Eigenthümer desselben für alle und jede Beschädigungen, aus welchen Ursachen immer dieselben hervorgehen mögen, auch für Brandfälle. Für Auf- und Abladen sind acht Stunden (die Zeit von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens nicht eingerechnet) eingeräumt. Für jede Verspätung sind 5 Fr. Konventionalstrafe per Tag zu bezahlen, wobei Bruchtheile eines Tages als ganzer Tag gelten. Die Centralbahn stellt jeweilen spätestens acht Stunden nach gestelltem schriftlichen Begehren die verlangte Zahl Wagen zur Verfügung. Für den Transport vom Bahnhof zum Etablissement sind, inbegriffen der Transport der leeren Wagen, per Zentner 2 Rp. zu vergüten, wobei als Minimum eine Wagenladung (80 Ztr.) berechnet wird; Auf- und Abladen ist nicht Sache der Centralbahn. Dritte dürfen das Anschlußgeleise nicht benutzen; dagegen darf die Centralbahn, sofern dadurch der Verkehr auf demselben nicht gestört wird, dasselbe ohne Entschädigung für Aufstellung ihrer Wagen benutzen. Dauer des Vertrages für das Etablissement zehn Jahre; die Centralbahn aber kann ihn jederzeit ohne Entschädigung aufheben. Schiedsgericht für Streitigkeiten.

Mit der Nordostbahn stehen zehn Etablissements in Schienenverbindung. Der Betrieb auf diesen Geleisen wird auf dem Bahngelände durch die Hauptbahn (und zwar auf vier derselben mit Lokomotiven), außerhalb desselben durch die Fabrikbesitzer besorgt.

Die Bedingungen sind im Wesentlichen die nämlichen wie bei der Centralbahn. Die Nordostbahn entschlägt sich auch jeder Verantwortlichkeit für die versandten Güter, es wäre denn, daß ihr ein Verschulden speziell bewiesen würde. Die Privatbahnangestellten sind allen Polizeivorschriften und dem Befehl der Bahnbeamten unterworfen. Die Nordostbahn ist zum Rücktritt vom Vertrage ohne Entschädigung berechtigt, wenn zwingende Verhältnisse, z. B. Einmündung neuer Bahnen, Umbau des Bahnhofes u. s. w., eine solche Maßnahme nöthig machen. Unter dreimonatlicher Voranzeige kann sie aber jederzeit eine Revision aller Vertragsbestimmungen verlangen. Taxe 1—3 Fr. per Wagen und 3—5 Fr. per Lokomotive je nach der Länge des Geleises. Wenn die Wagen nicht innerhalb 12 Stunden von der Avisirung derselben an auf den Punkt der Uebergabe zurückkommen, so ist eine Buße von 10 Rp. per Achse und Stunde, mindestens aber 5 Fr. per Wagen zu bezahlen, und überdies eine höhere Konventionalstrafe zu ersehen, welche die Nordostbahn allenfalls fremden Verwaltungen zahlen muß. Im Fall von Wagennoth kann die Benutzungsfrist gekürzt werden. Alle Transporte sind sowohl im Empfangs- als im Versendungsfalle der Nordostbahn, ihren Abzweigungen und

Influenzbahnen aufzugeben, bei Strafe sofortiger Auflösung des Vertrages; immerhin berechnet dieselbe keine höhern Tazen als die Konkurrenzbahnen zu fordern hätten.

Die Vereinigten Schweizerbahnen haben zehn Etablissements den Anschluß gestattet. Drei Schienengeleise werden mit Lokomotiven betrieben, zwei mit Pferden oder von Hand, die Uebrigen von Hand. Die Benutzung der Geleise findet nach Anweisung des betreffenden Stationsvorstehers statt. Außer der Vergütung der Herstellungskosten haben die Fabrikbesitzer keine Entschädigung zu leisten.

Da offenbar das Expropriationsrecht einen Hauptangelpunkt der zu lösenden Frage bildet, so haben wir auch die betreffend Expropriation in allen Kantonen der Schweiz bestehenden gesetzlichen Bestimmungen gesammelt.

Appenzell I. Rh. scheint das Institut der Expropriation nicht zu kennen.

Durch die Spezifikation der Zwecke, für welche die Expropriation gestattet ist, wird letztere für Privatgeleise nur ausgeschlossen in den Kantonen Luzern, Schwyz, Nidwalden und, sofern unter den in den betreffenden Gesetzen erwähnten Eisenbahnen nur öffentliche verstanden werden, in St. Gallen und Graubünden.

Ausdrücklich nur im Interesse des Kantons oder einer Gemeinde (resp. eines Bezirkes) darf die Zwangsenteignung stattfinden nach der Gesetzgebung der Kantone Uri, Obwalden, Schaffhausen, Appenzell A. Rh., Tessin, Wallis und Genf. Wird die Sache so verstanden, daß nur der Kanton, Bezirk oder die Gemeinde mit einem Expropriationsbegehren auftreten kann, so wäre auch in diesen Kantonen für im Eigenthum von Privaten stehende Etablissements keine Aussicht vorhanden, Verbindungsgeleise mit Hilfe der Zwangsenteignung zu erstellen. Jene Interpretation scheint aber keineswegs eine nothwendige zu sein oder höchstens nach dem Gesetze des Kantons Wallis, das ausdrücklich sagt, Privateigenthum etc. könne von der Regierung und von den Gemeinden für Fälle allgemeinen Nutzens in Requisition gesetzt werden, und nach dem Gesetze des Kantons Tessin, welches das berechnete Unternehmen noch näher als „öffentliches Werk“ umschreibt. Vielmehr bedeutet im Interesse des Kantons oder einer Gemeinde wohl nur, was das allgemeine „aus Gründen des öffentlichen Wohles“, welchen Begriff die Kantone Zürich, Bern, Zug, Solothurn, Basel-Land, Thurgau, Waadt, Neuenburg ohne Begrenzung zum Kriterium der Expropriationsberechtigung machen. Mit diesem obersten Grundsatz sind Bern

und Solothurn dazu gekommen, die Privatbahnen in die Ostermündinger Steinbrüche und von Derendingen nach Gerlafingen mit dem Expropriationsrechte auszustatten.

Ausdrücklich räumt auch Privatunternehmungen das Expropriationsrecht ein die Gesetzgebung von Zürich, Glarus und Thurgau, wenn das Werk im öffentlichen Interesse liegt, diejenige von Aargau, wenn das öffentliche Wohl es erfordert, Basel-Stadt, wenn die betreffende Unternehmung für das öffentliche Wesen von bedeutendem Interesse ist; endlich Freiburg dann schon, wenn dieselbe einen großen Einfluß auf den Reichtum des Landes hat.

Rein im Interesse Einzelner durchbricht Zürich das Eigenthumsprinzip, indem der Durchlaß von Wasser für Privatbrunnen, Wasserwerke und Wiesewässerung, — Luzern, indem vom Nachbarn Platz für Wiederaufbau eines abgebrannten und aus feuerpolizeilichen Gründen nicht mehr ganz am alten Fleke wieder zu errichtenden Gebäudes, die Anweisung einer Holzreiste, die Durchleitung von Quellwasser u. dgl., — Glarus, indem unter gewissen Voraussetzungen Einräumung von Fuß-, Fahr- und Tränkewegen Durchleitung von Quellwasser, — Basel-Landschaft, indem die Anlegung von Feldwegen erzwungen werden kann. (Das Nothwegrecht wird sich wohl ziemlich in allen kantonalen Rechtssystemen finden.)

Am weitesten geht wahrscheinlich der Kanton Wallis, wenn er die Bad- und Mineralquellen von bewährter Wirkung als Gegenstand des öffentlichen Nutzens erklärt, und die Eigenthümer derselben berechtigt, für alles, was zur Ausbeutung derselben gehört (Gebäude, Wasserleitungen etc.) das Eigenthum der Gemeinden und Privaten in Anspruch zu nehmen und nach fruchtloser Aufforderung Hindernisse, welche gegen die Sicherheit oder Gesundheit der Anstalt bestehen, einfach selbst zu beseitigen. Auch das Verfahren ist exceptionell geordnet. Der Staatsrath entscheidet nicht nur über den Umfang, sondern auch über die Zulässigkeit der Expropriation.

Uebergehend zur Entwicklung unserer Ansichten und Vorschläge, glauben wir jetzt noch, nach schweiz. Durchschnittsbegriffen über Expropriation hätte sich wohl gerechtfertigt, einer Privatbahn wie Gisikon-Perlen unter den s. Z. beantragten Bedingungen das Zwangseignungsrecht zu verleihen. Denn die Blüthe eines Etablissements, welches viele hundert Arbeiter beschäftigt und durch Nuzbarmachung einer sonst vielleicht unfruchtbar bleibenden Wasserkraft Betriebsamkeit und Wohlstand über eine ganze Ortschaft verbreitet, liegt mindestens so gut im öffentlichen Interesse als die

Erstellung eines Brunnens für ein Gemeindehaus oder der Bau eines Wasch- oder Spritzenhauses oder Feuerweiers, Anstalten, welche naturgemäß auch nur wenigen zum voraus bestimmten Personen zu gut kommen, nach der Gesetzgebung aller oder fast aller Kantone aber auf Expropriation Anspruch machen können. (Das freiburgische Expropriationsgesetz erwähnt das Wasch- und Spritzenhaus etc. ausdrücklich.)

Diese Betrachtung soll indessen keincswegs den Zweck haben, an den Gründen zu rütteln, welche die Rätthe bestimmt haben mögen, einer Privatbahn das Expropriationsrecht nicht zu ertheilen.

Sowohl das Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, vom 1. Mai 1850, als Art. 21 der Bundesverfassung vom 12. September 1848, dessen Ausführung jenes enthält, sprechen von „öffentlichen“ Werken.

Nun lautet Art. 23 der revidirten Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 ganz gleich wie der frühere Art. 21. Wenn er bestimmt, daß dem Bunde das Recht zustehe, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen und „zu diesem Zwecke“ das Recht der Expropriation geltend zu machen, so erscheint es wenigstens ebenso gerechtfertigt, für den Begriff „öffentliche Werke“ engere Grenzen zu ziehen.

Wenn man sonach zu dem Schlusse kommt, daß eine Erweiterung des eidg. Expropriationsgesetzes, durch welche auch Privatbahnen in den Genuß desselben gesetzt werden könnten, ausgeschlossen sei, so bleibt unseres Erachtens den Besizern von betreffenden Etablissements die Zuflucht zu dem kantonalen Entzignungsrechte offen, welches, wie aus obiger Zusammenstellung erhellt, fast durchweg mit Bezug auf die Spezialfrage liberaler ist als die beliebte Interpretation des eidg. Gesetzes.

Allen Verbindungseisen, auch der durch Ihr Postulat mit umfaßten zahlreichen Klasse der von Hand betriebenen, das in Rede stehende Recht zu verleihen, hätte übrigens bei unserem früheren Vorschlag noch in Frage kommen können.

Rücksichtlich des zweiten Rechtes, um dessen Einräumung es sich handeln kann, des Rechtes zum Anschluß an andere Bahnen, ist zuerst zu untersuchen:

- 1) ob ein Bedürfniß nach Einräumung dieses Rechtes vorhanden und
- 2) ob der Bund zur Erlassung entsprechender Vorschriften berechtigt sei.

Das Bedürfniß läßt sich nicht verkennen. Denn wenn auch nicht gerade viele Klagen über ein ablehnendes und illoyales Verhalten der Bahnverwaltungen laut geworden sind, so sind doch Fälle bekannt geworden, welche beweisen, daß es unter allen Umständen etwas Mißliches auf sich hat, von dem freien Vertragswillen, also mehr oder weniger von dem unmotivirten Belieben einer Verwaltung abhängig zu sein. Diese Freiheit, einen Vertrag über Anschluß einzugehen oder nicht, wird benutzt, um manche onerose Bedingung betreffend Umfang und Art der Transporte aufzuerlegen, und die Fortdauer der mit schweren Geldopfern hergestellten Schienenverbindung ist überall im Wesentlichen der Willkür der Bahnverwaltung anheimgelassen, welcher Umstand neben den übrigen keineswegs ermuthigend sein kann.

Wie diese erste, so bejahen wir auch die zweite Frage. Nicht nur kommen alle diejenigen Gründe wieder in Geltung, welche der Uebertragung der staatlichen Kompetenzen von den Kantonen an den Bund und der Erweiterung dieser Kompetenzen gerufen und zum Siege verholfen haben; sondern es kommt noch hinzu, daß Art. 26 der Bundesverfassung die Befugnisse des Bundes in Eisenbahnsachen wesentlich verallgemeinert hat. Thatsächlich schließt die Controle über die öffentlichen Bahnen, namentlich im Interesse der Sicherheit ihres Betriebes, auch die Controle über die Privatbahnen in sich und macht dieselbe nöthig. Daß endlich für ein vorzugsweise industrielles Land der Schutz und die Begünstigung von Privatgeleisen wichtig genug ist, um Gegenstand der staatlichen Fürsorge und Gesetzgebung zu sein, bedarf wohl keiner weiteren Beweisführung.

Für die Aufstellung der sachbezüglichen Bestimmungen bieten sich drei Formen dar: Einverleibung in das allgemeine Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, Aufnahme in die Konzession für jede spezielle Eisenbahn oder Erlass eines Spezialgesetzes. Auch wenn Tabula rasa vorhanden wäre, wie es nicht der Fall ist, so würde sich ein Spezialgesetz am besten empfehlen. Denn einerseits sind Details zu ordnen, welche offenbar nicht in das nur die allgemeinen Grundsätze enthaltende Hauptgesetz passen; andererseits sind Bestimmungen nöthig, welche nur die Verbindungsgeleise, nicht auch die öffentlichen Bahnen verpflichten, daher nicht in die Konzession für diese gehören.

Wir haben aber in dieser Formfrage nicht mehr freie Hand, denn das Eisenbahngesetz ist erlassen, und zu einer Revision, desselben könnten wir jetzt nicht rathen.

Nicht zu übersehen ist im Fernern, daß zur Zeit 157 Konzessionen bestehen, in welchen von der Pflicht zur Aufnahme von Verbindungsgeleisen nicht die Rede ist.

So gelangen wir dazu, Ihnen ein Spezialgesetz betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnez und gewerblichen Anstalten vorzuschlagen.

Die einzelnen Bestimmungen desselben sind mehr oder minder genau durch die Natur der Sache (die bestehenden Verhältnisse und den zu erreichenden Zweck) vorgezeichnet; aus dem gleichen Grunde lehnen sie sich auch eng an die bisher, sei es durch Gesetz, sei es in Folge Vertrages für solche Verbindungsgeleise bestandenen Normen an. Wir können uns daher auf wenige begleitende Bemerkungen beschränken.

Zu Art. 1. Fast ebenso wichtig als die Verpflichtung der öffentlichen Bahnen, den Anschluß der Privatgeleise zu gestatten, ist die Verpflichtung der letztern, ihrerseits den neben- oder hinterliegenden Etablissements den Schienenanschluß einzuräumen. Denn es kann und wird häufig der Fall eintreten, daß mehr als ein Geleise in einer Station nicht anschließen kann; dann wäre ohne eine derartige Bestimmung für den ersten Bewerber ein natürliches Ausschlußrecht begründet. Das Recht, die erwähnte Verbindlichkeit aufzulegen, leitet sich einfach aus dem Rechte des Anschlusses an die öffentliche Bahn ab, welches das Gesetz dem ersten Verbindungsgeleise gibt; denn die Einräumung dieses Rechtes kann von zweckmäßigen Bedingungen abhängig gemacht werden.

Das Recht zum Anschluß soll jedes Etablissement haben welches die Kosten der Einrichtung und Unterhaltung der nöthigen Vorrichtungen tragen will. Die Festsetzung einer gewissen Zentnerzahl von jährlich durch das Etablissement aufzugebenden und an dasselbe abzuliefernden Gütern müßte zu Willkür führen.

Zu Art. 1 und 6. Das Gesetz umfaßt beide Arten von Verbindungsgeleisen, sowohl diejenigen, welche durch eigene Lokomotiven bedient werden, als die größere Klasse jener, welche das Rollmaterial der öffentlichen Bahn in Anspruch nehmen. Die erstern sollen berechtigt sein, durch ihre eigenen Lokomotiven ihre beladenen Wagen bis zur Anschlußstelle zu führen, damit sie von hier ohne Umladung durch die Lokomotiven der öffentlichen Bahn weiter spedirt werden können; die letztern können verlangen, daß ihnen die beladenen und leeren Güterwagen der Bahn bei der Anschlußweiche übergeben werden, damit im Etablissement ab- und aufgeladen werden könne. Weitergehende Konzessionen der öffentlichen Bahn — auch die Lokomotiven der Privatbahn weiter

als zur Uebergabe nöthig auf ihren Schienen fahren zu lassen, oder durch ihre Lokomotiven die Wagen im Etablissement zu holen oder dorthin zu führen — sollen Sache freier Vereinbarung sein. Waaren Dritter auf dem Verbindungsgeleise zu spediren, verbieten wir dem Eigenthümer desselben mit Absicht nicht; es kann der Hauptbahn, insofern sie es dabei lediglich mit dem Eigenthümer des Verbindungsgeleises zu thun hat, gleichgültig sein, wem die von diesem und für diesen aufgegebenen Waaren gehören.

Durch Bestimmungen, wie sie sich im Art. 4 der Tarifbestimmungen vom 1. Juni 1872 für den schweizerischen internen Verkehr finden, wonach, wenn eine Wagenladung aus verschiedenen Wagenladungsklassengütern formirt wird, der Frachtsatz der höher tarifirten Klasse auf die ganze Wagenladung zur Anwendung kommt, sind die Bahnverwaltungen wohl genügend gegen Inconvenienzen geschützt, welche entstehen, wenn eine Wagenladung aus verschiedenen Gütern formirt wird.

Zu Art. 2. Was allgemein gültig, also durch das Gesetz nicht leicht festgestellt werden kann, ist vermöge dieses Artikels in jedem einzelnen Falle nach Anhörung der Beteiligten zweckentsprechend zu normiren, z. B. die Art der Absperrung, die Gefällsverhältnisse, die Bestimmung der Zeit, innerhalb welcher die Hauptbahn leere Wagen zu liefern hat, Regulirung der Benutzung eines Anschlußgeleises durch verschiedene Etablissements u. s. w.

Zu Art. 7. Die durch dieses Gesetz betroffenen Verbindungsgeleise sind nie so lang, daß (wie in Frankreich) durch abgestufte Bestimmung der Zeit, während welcher die Wagen auf denselben zurückbehalten werden dürfen, die Sache komplizirt werden müßte.

Die Gebühr für verspätete Rückgabe der Wagen ist gleich derjenigen, welche die schweiz. Bahnen unter einander selbst (durch Uebereinkunft vom 4/5. November 1872) festgesetzt haben.

Zu Art. 8. Die vorgeschlagenen Taxen entsprechen den bisher gemäß Vertrag für die Verbindungsgeleise geltenden ziemlich genau; es sind die in den neuen, vom Bunde erteilten Konzessionen gestatteten Maximaltaxen für Gütertransport in gewöhnlicher Fracht.

Zu Art. 10. Die öffentlichen Eisenbahnen bezüglich der Haftpflicht für Gütertransporte den Privatgeleisen gegenüber noch milder zu behandeln als gegenüber jedem Andern, der die Waaren selbst verladet und abladet, dafür liegt kein innerer Grund vor. Wohl aber sind die Besizer von Anschlußgeleisen in einer exceptionellen Stellung, welche berücksichtigt werden muß. Nach Art. 32 des Geszentwurfes betreffend die Rechtsverhältnisse des Fracht-

verkehrs etc. sind Ansprüche wegen Mängeln, welche bei der Ablieferung äußerlich erkennbar waren, ausgeschlossen, sobald ohne Reklamation die Frachtstücke vom Empfänger in Besitz genommen und die darauf haftenden Spesen bezahlt sind; Ansprüche wegen Mängeln anderer Art können mit Erfolg nur geltend gemacht werden, wenn der Empfänger neben andern Requisiteen auch das erfüllt, zu beweisen, daß der gerügte Mangel vor der Ablieferung an ihm entstanden sei. Der gewöhnliche Empfänger sowohl von Stückgütern als von Wagenladungen ist nun in der Lage, sofort beim Abladen im Behuf oder von der Camionnage-Fuhre wenigstens die äußerlich erkennbaren Mängel (gänzliches Fehlen oder Beschädigung von Frachtstücken) zu erkennen und bei einem Vertreter der Bahnverwaltung auf der Stelle Reklamation zu erheben und den Thatbestand konstatiren zu lassen. Der Besizer eines Verbindungsgeleises dagegen wird bei manchen Gütern nicht schon auf der Anschlußstation oder dem Anschlußpunkt den Inhalt und die Beschaffenheit der Wagenladungen untersuchen können, sondern erst dann, wenn sie in seinem Etablissement abgeladen werden. Und doch geschieht die Besizergreifung schon mit Uebernahme der Wagen am Anschlußpunkt. Dem Etablissement den in der Regel schwierigen Beweis zuzuschieben, daß vorhandene Mängel schon vor der Uebergabe der Wagen am Anschlußpunkt verursacht worden seien, wäre höchst ungerecht. Auf der andern Seite aber ist auch die öffentliche Bahn dagegen zu schützen, daß erst auf dem Verbindungsgeleise gestiftete Schäden ihr angerechnet werden. Wir glauben, unser Vorschlag enthalte einen billigen Ausgleich. Wenn der Fabrikbesizer dies wünscht und der Hauptbahn die dadurch verursachten Kosten ersetzt, soll die Tradition der Güter ins Etablissement verlegt werden können, die rechtliche Wirkung freilich nur dann eintreten, wenn die Abladung nach dem ordentlichen Geschäftsgang ohne Vorzug bewerkstelligt wird. Wenn die Bahnverwaltung ihm die Wagen etwa am späten Abend überliefern und dadurch bewirken wollte, daß er nicht mehr am gleichen Tage abladen könnte und so die Beweislast sich ändern würde, wird er sich durch Weigerung der Annahme zu sichern wissen. Bezüglich des Transportmaterials der Hauptbahn, so lange es auf dem Anschlußgeleise steht, den Besizer des letztern auch für den Zufall, für Vorfälle, welche er in keiner Weise weder durch nachlässige Behandlung der Wagen oder der Waaren, noch durch mangelhafte Bewachung verschuldet hat, verantwortlich zu machen, scheint uns durch nichts gerechtfertigt zu sein.

Zu Art. 12. Gemäß unsererer An- und Absicht soll das Gesetz auch auf die bereits bestehenden Verbindungsgeleise An-

wendung finden. Denn ohne dies würde der Zweck desselben nur halb erreicht, und ein doppeltes Recht über ein und denselben Gegenstand ist wo immer möglich zu vermeiden. Die bestehenden Verhältnisse über Anschlußgeleise hätten sich demnach den Vorschriften des vorliegenden Gesetzes anzubequemen.

Wie sich aus dem vorhergehenden Berichte ergibt, kann von einer Schädigung der Interessen der öffentlichen Eisenbahnen, wenigstens in irgend erheblichem Maße, nicht die Rede sein; die hier vorgeschlagenen Tarifbestimmungen entsprechen den in den Verträgen enthaltenen fast durchweg. Was durch den vorliegenden Gesetzentwurf wesentlich neu eingeführt wird (Bundeskontrolle, Recht auf Anlegung und Erhaltung des Anschlußgeleises), affizirt die pekuniären Interessen der Hauptbahnen nicht.

Wir beantragen Ihnen Annahme des nachfolgenden Gesetzentwurfes und versichern Sie, Tit., auch bei diesem Anlaß unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 29. September 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Schenk.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiess.**

---

(Entwurf)

**Bundesez**

über

die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnez und gewerblichen Anstalten.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 29. Herbstmonat 1874,

beschließt:

Art. 1. Jede im öffentlichen Betriebe stehende Eisenbahn ist verpflichtet, Schienengeleisen, welche zu einem gewerblichen Etablissement irgend welcher Art führen, ohne erschwerende, außer dem gegenwärtigen Gesez liegende Bedingungen den Anschluß zu gestatten und deren Betriebsmaterial (Lokomotiven ausgenommen) auf ihrer Linie, sowie ihr eigenes auf jenen Privatschienen zirkuliren zu lassen, soweit dies ohne Gefährdung des öffentlichen Betriebes geschehen kann.

In analoger Weise ist der Eigenthümer jedes Verbindungsgeleises verpflichtet, die Schienen eines neben- oder hinterliegenden Etablissements anschließen und das zu dessen Bedienung bestimmte Rollmaterial auf seinen eigenen Schienen zirkuliren zu lassen, gegen Entschädigung, welche in Ermanglung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

Art. 2. Ueber den technischen und Betriebsanschluß entscheidet der Bundesrath, welchem die Baupläne und die Verein-

barungen, beziehungsweise Begehren betreffend den Anschluß zur Genehmigung, beziehungsweise Feststellung einzureichen sind.

Mit Bezug auf Bau und Betrieb steht das Anschlußgeleise unter der Kontrolle des Bundesrathes, welcher die nöthigen Weisungen ertheilen kann. Die Hauptbahn ist befugt, jederzeit Einsicht von allen Theilen der Verbindungsbahn zu verlangen.

Art. 3. Die privatrechtlichen Verhältnisse zu den Eigenthümern der für den Bau beanspruchten und der benachbarten Liegenschaften stehen unter dem Rechte des betreffenden Kantons.

Art. 4. Ein bestehendes Verbindungsgeleise muß auf Verlangen des Bundesrathes geändert oder gänzlich beseitigt werden, wenn veränderte Bau- oder Betriebsverhältnisse der Hauptbahn dies erfordern, oder wenn wegen erheblicher oder beharrlicher Pflichtverletzung Seitens des Besizers des Geleises der Betrieb der Hauptbahn gefährdet wird.

Art. 5. Sämmtliche durch die Erstellung, Bedienung, Unterhaltung, Veränderung oder Wegnahme des Verbindungsgeleises verursachte Kosten fallen dem Eigenthümer der gewerblichen Anstalt zur Last, welcher das Geleise dient. Die Hauptbahn ist berechtigt, durch ihre eigenen Angestellten die bezüglich Arbeiten, soweit sie an oder auf ihrem Eigenthum vorzunehmen sind, auf Kosten jenes ausführen zu lassen. Die Bedienung der Anschlußweiche geschieht durch einen Angestellten der öffentlich betriebenen Bahn.

Art. 6. Es ist Sache des Besizers des Verbindungsgeleises, die Wagen der Hauptbahn beim Anschlußpunkt (Anschlußweiche) zu holen und dorthin abzuliefern, sowie dieselben auf seinem Geleise zu beladen und abzuladen. Wenn sich der Besizer des Verbindungsgeleises der Zugkraft der Hauptbahn auf seinem Geleise bedienen oder seine Lokomotiven über die Anschlußweiche hinaus auf der Hauptbahn zirkuliren lassen will, so hat er sich diesfalls mit der Hauptbahn zu verständigen.

Art. 7. Die Wagen der öffentlichen Bahn sollen jeweilen vom Empfang der Anzeige der Bahnverwaltung an, daß die leeren oder die befrachteten Wagen zur Verfügung stehen, bis zur Wiederankunft der Wagen am Anschlußpunkt, mindestens 10 Stunden dem Verbindungsgeleise überlassen bleiben. Dabei ist die Nachtzeit, vom 1. April bis 30. September von 6 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens, während der andern Hälfte des Jahres von 5 Uhr Abends bis 8 Uhr Morgens nicht eingerechnet. Für jeden Verzug über die gesetzliche oder bedungene Zeit hinaus ist eine Entschädigung von 3 Frk. für den Tag (jeder angefangene Tag als ganzer

berechnet) und für den Wagen zu bezahlen, und es sind überdies die Conventionalstrafen zu ersetzen, welche die Hauptbahn allfällig fremden Eisenbahnverwaltungen für verspätete Rücksendung ihrer Wagen bezahlen muß.

Art. 8. Für die Ueberlassung der Wagen zum Waarentransport auf dem Verbindungsgeleise, resp. zum Ent- oder Beladen im Etablissement, ist vom Besizer des letztern der Hauptbahn 1 Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer der Länge des Privatgeleises (von der Anschlußweiche bis zum andern Endpunkt) zu bezahlen, immerhin je für einen Wagen nie weniger, als das réglementarische Minimalgewicht einer Wagenladung nach obigem Ansatz ausmacht. Der Transport der leeren Wagen ist in obiger Taxe inbegriffen, also nicht noch besonders zu berechnen. Bruchtheile eines Kilometers gelten für einen ganzen Kilometer, angebrochene 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Die so berechnete Taxe darf nach oben auf die nächste Rappenzahl, welche sich durch 5 theilen läßt, abgerundet werden.

Art. 9. Die Beförderung der leeren und der beladenen Wagen von der Anschlußstation bis zur Anschlußweiche ist nicht besonders zu vergüten.

Die Taxe für den Transport auf der Hauptbahn nach oder von dem über die Anschlußstation hinaus liegenden Bestimmungs-, resp. Versendungsorte berechnet sich nach den gewöhnlichen Regeln.

Art. 10. Wenn das zur Bedienung des Verbindungsgeleises verwendete Betriebsmaterial in beschädigtem Zustand auf die Anschlußstation zurückkommt, so ist, wenn der Besizer der gewerblichen Anstalt ohne Reklamation den Wagen auf dem Uebergabepunkte in Empfang genommen hat, zu vermuthen: erstens, daß die Beschädigung stattgefunden habe, so lange der Wagen auf dem Privatgeleise stand, und zweitens, daß sie vom Besizer desselben, resp. seinen unter seiner Verantwortlichkeit stehenden Angestellten verschuldet sei.

Auf die Gütertransporte, welche für das in Schienenverbindung mit der Hauptbahn stehende Etablissement von dieser ausgeführt werden, findet das Bundesgesetz betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen etc. Anwendung. Dabei kommen der Hauptbahn die Vergünstigungen zu Statten, welche ihr das Gesetz oder das Transportreglement gegenüber dem das Auf- und Abladen selbst besorgenden Absender, resp. Empfänger einräumt. Gegen Vergütung der daraus für die Hauptbahn erwachsenden Kosten kann der Besizer des Anschlußgeleises verlangen, daß ein Angestellter derselben dem Abladen im

Etablissement beiwohne. Wird von diesem Rechte Gebrauch gemacht und die Abladung ohne Verzug nach der Uebergabe der Wagen bewerkstelligt, so gilt die Ablieferung und Empfangnahme der Güter mit Vollendung des Abladens vollzogen, im entgegengesetzten Falle schon mit Uebergabe der Wagen am Anschlußpunkt.

Art. 11. Der Besizer des Verbindungsgeleises ist für den Schaden verantwortlich, welchen seine Angestellten während des demselben gewidmeten Dienstes der Hauptbahn verursachen oder welcher der letztern aus der ungehörigen Beschaffenheit der Verbindungsbahn oder des Betriebsmaterials derselben entsteht.

Das Bundesgesetz über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen etc. für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen findet auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anstalten Anwendung.

Art. 12. Gegenwärtiges Gesetz tritt unter Vorbehalt der Volksabstimmung gemäß Art. 89 der Bundesverfassung nach Abfluß von 90 Tagen nach Veröffentlichung desselben in Wirksamkeit.

Der Bundesrath wird mit der Veröffentlichung und Vollziehung desselben beauftragt.



## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
Fristverlängerung für die Wasserfallenbahn auf basel-  
landschaftlichem Gebiete.

(Vom 5. Oktober 1874.)

### Tit. I

Der Artikel 6 der Konzession, welche der Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft am 15. Juli 1872 der schweizerischen Centralbahngesellschaft für eine Eisenbahn von Liestal durch das Reigoldswylerthal bis zur Kantonsgrenze auf der Wasserfalle ertheilte, und welche am 30. Dezember 1872 vom Landrath, in der Abstimmung vom 11. Mai 1873 vom Volke und durch Bundesrathsbeschluß vom 2. Juni 1873 vom Bunde genehmigt wurde,\*) setzt als Vollendungsfrist, Einflüsse höherer Gewalt vorbehalten, fünf Jahre an, vom Tage der vom Bunde für die Konzessionen der beteiligten Kantone ausgesprochenen Genehmigung an.

Da die Fortsetzung der Wasserfallenbahn, bis zum Anschluß an die Gäubahn bei Oensingen, vom Bunde konzedirt wurde, und zwar am 23. September 1873,\*\*) so stellt sich als Termin der Inbetriebsetzung auf basellandschaftlichem Gebiet der 23. September

\*) Eisenbahnaktensammlung VIII., Seite 269.

\*\*\*) „ Neue Folge, I. Theil, Seite 241.

**Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die Stellung des Bundes zu der Anbringung von Verbindungsgeleisen zwischen dem schweiz. Eisenbahnez und industriellen Etablissements. (Vom 29. September 1874.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.10.1874
Date	
Data	
Seite	137-157
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 350

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.