

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Bundesgesetz-Entwurf über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten

**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2075>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

bahn nicht wegen des gerügten Mangels des Frachtbriefes dem Kläger zur Schuld gerechnet und die Behauptung dieses Mangels seinem Klagegrund nicht als zerstörende Einrede entgegen gesetzt werden. (Samml. v. Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe für Bayern in Gegenständen des Handels- und Wechselrechtes, Bd. II S. 424.)

\* \* \*

**Unfallklage.** Die Lancashire und Yorkshire Eisenbahngesellschaft hatte den Edward Varley, den Maschinenführer ihres Boltzuges, der mit einem andern zusammengestossen war, verklagt. Das Signal hatte ihm die Weiterfahrt verboten, und er würde es wohl gesehen haben, wenn er nicht eben den Injector seiner Maschine reparirt hätte. Sein Vertheidiger führte aus, dass wenn Varley den Injector nicht reparirt hätte, die Maschine wahrscheinlich in die Luft geflogen wäre. Der Verklagte war ein Teetotaller und schon neun Jahre im Dienste der Gesellschaft gewesen. Der Richter sagte, einen so achtungswürdigen Mann könne er nicht in's Gefängniß senden, was er zwar ohne die mildern Umstände wohl gethan haben würde, doch müsse derselbe eine Busse von 10 L. St. bezahlen.

(Iron.)

\* \* \*

**Bundesgesetz-Entwurf über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten.**

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 Gesetz liegende Bedingungen den Anschluss zu gestatten und deren Betriebsmaterial (Locomotiven 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 Vereinbarungen, beziehungsweise Begehren betreffend den Anschluss zur Genehmigung, beziehungsweise Feststellung einzureichen sind.

Mit Bezug auf Bau und Betrieb steht das Anschlussgeleise unter der Controle 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 Cantons.

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 Besitzers 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 bezüglichen 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 Besitzers des Verbindungsgeleises, die Wagen der Hauptbahn bei dem Anschlusspunkt (Anschlussweiche) zu holen und dorthin abzuliefern, sowie dieselben auf seinem Geleise zu beladen und abzuladen. Wenn sich der Besitzer des Verbindungsgeleises der Zugkraft der Hauptbahn auf seinem Geleise bedienen oder seine Locomotiven 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 Fr. 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 Besitzer 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 reglementarische 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 Besitzer der gewerblichen Anstalt ohne Reclamation den Wagen auf dem Uebergabspunkte 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 Besitzer 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 Besitzer des Anschlussgeleises verlangen, dass ein Angestellter derselben dem Abladen im Etablissement bewohne. 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 Besitzer 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 Tötungen 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.

**Zugehörige Botschaft des Bundesrathes.**

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

Jede Eisenbahn, welche an eine bereits concedirte anschliessen und über fremden Grund und Boden geführt werden wolle, sei einer Concession bedürftig und fähig, und mit der Concession 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, so lange dieser Fall nicht eintrete, den Eigenthümern von neben oder hinter der Linie liegenden Etablissements etc. gegen angemessene Entschädigung die Mitbenutzung der Bahn zu gestatten sei.

Die nationalrätliche Commission für Eisenbahnsachen spaltete sich in zwei Hälften; die eine wollte die Concession für die Privatbahn Gisikon-Perlen gemäss unserm Vorschlag ertheilen; die andere beantragte, auf das Gesuch zur Zeit nicht einzutreten, dagegen den Bundesrath zur Prüfung der Frage einzuladen, ob nicht ein Bedürfniss zur Erweiterung des Art. 1 des eidg. Expropriationsgesetzes bestehe. Bei der Verhandlung im Nationalrath wurden noch zwei weitere Anträge getellt; 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 Concessionsgesuch 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. Vonnatt, 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 dieser Gesetze auf Eisenbahnen industrieller Etablissements und anderer gewerblicher Unternehmungen bezüglich auf Concessionsertheilung, Einräumung des Expropriationsrechtes, Anschluss an das allgemeine Eisenbahnnetz etc. zu ordnen.“

In der Discussion 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. Sept. folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, mit Beförderung den eidg. Rätthen Bericht und Vorschlag über die Stellung des Bundes zu der Anbringung von Verbindungsgeleisen zwischen dem schweiz. Eisenbahnnetz und industriellen Etablissements, beziehungsweise andern gewerblichen Anstalten, einzubringen.“

Der allgemeinen Fassung, welche das Postulat so schliesslich erhalten hat, entsprechend, haben wir zuvorderst die Acten 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

\* Siehe Bundesblatt v. J. 873, Band III, Seite 722.

Nothwendigkeit herausstellt und die Regierung es verlangt, öffentlich Personen oder Waaren oder Personen und Waaren zu transportiren. Die öffentlichen Bahnen sind durch ihre Concessionen verpflichtet, den Anschluss der Privatgeleise zu gestatten.

Wenn dieser Anschluss, sowie wenn das Expropriationsrecht verlangt wird, ist für die Privatgeleise eine Concession nöthig, welche die gleichen Bestimmungen zeigt, wie die Concessionen für die öffentlichen Bahnen.

Die Concessionsbestimmungen 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 circuliren lassen; die Wagen vom und zum Anschlusspunkt zu führen, zu beladen und abzuladen, ist Sache des Fabrikbesitzers. 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 1/2 Stunde per Kilometer; wird die Frist nicht innegehalten, so muss eine verhältnismässige 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 bei Wagenladung).

In Italien bedürfen die Privatgeleise keiner Concession. Diejenigen, welche ausschliesslich auf dem Boden des Fabrikbesitzers 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 Effect ziemlich auf dasselbe herauskommende Servitutenberechtigung 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 1/5 darüber hinaus, muss ersetzt werden.

Belgien kennt eine Expropriation nur pour cause d'utilité publique. Indessen sind zwei Ausnahmen statuirte. 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 Concessionen der Regierung das Recht eingeräumt, dem Concessionär der Hauptlinie unter gleichen Bedingungen und ohne weitere Formalitäten alle Abzweigungen von höchstens 5 Kilometer Länge zu concediren, welche zum Zwecke haben, Kohlengruben und andere industrielle Etablissements mit der Hauptbahn zu verbinden. Sobald die Concession für diese Abzweigungen wirklich erfolgt, stehen dieselben den Hauptlinien für Bezug auf Bau und Betrieb gleich. Die Staatsverwaltung hat die Pläne zu genehmigen und den Bau zu überwachen. 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 Besitzers oder mit Einwilligung der betreffenden Grundeigentümer erstellt werden, lediglich den allgemeinen Vorschriften über Ausführung von Bauten.

Privatbergwerken dienende Eisenbahnen geniessen das Enteignungsrecht; jeder benachbarte Bergwerkbesitzer darf sie aber zum Transport seiner Güter gegen angemessene Entschädigung mitbenutzen.

In einzelnen Concessionen für öffentliche Bahnen ist das Expropriationsrecht den Concessionären 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 Concession (des Kaisers) nicht, sondern nur einer Ministerialbewilligung.

Preussen gibt den Privatgeleisen ausnahmsweise die Enteignungsbefugnis, wenn sie aus Gründen des öffentlichen Wohles als nothwendig oder dringend wünschenswerth erscheinen. Eine Concession 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 rücksichtlich 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 Concessionen für die Privatbahnen die Klausel aufgenommen, dass sie die Anschlüsse industrieller Zweigbahnen zu lassen 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 Controlle über die Privatgeleise und gibt ihnen weder das Recht der Zwangsentgeignung, 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 Controlle statt. Eine Concession 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 Anlage 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 Fabrikbesitzers 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 Fabrikbesitzers. 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 Fabrikbesitzers. Die Wagen dürfen nur mit Waaren beladen werden, deren Transport der S. O. zufällt; Verwendung der Wagen für den besonderen Dienst des Etablissements hätte Busse und Rückzug der Concession zur Folge. Solange die Wagen auf dem Privatgeleise stehen, ist der Fabrikbesitzer 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 Centnern. 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 Fabrikbesitzers 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 Concession als erloschen zu erklären.

Die Anschlussbewilligung wird auf 10 Jahre ertheilt. Wenn aber die S. O. 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 S. O. 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 Ostermündinger-Steinbrüchen wird mit eigenen, ein anderes Geleise mit Centralbahn-Locomotiven 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 Zubehörs sind auf Kosten des Eigentümers 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 Bahnhöfe statt. So lange die Wagen auf dem Verbindungsgeleise stehen, haftet der Eigentümer 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. Conventionalstrafe per Tag zu bezahlen, wobei Bruchtheile eines Tages als ganzer Tag gelten. Die Centralbahn stellt jeweilen spätestens acht Stunden nach gestelltem schriftlichem Begehren die verlangte Zahl Wagen zur Verfügung. Für den Transport vom Bahnhof zum Etablissement sind, inbegriffen der Transport der leeren Wagen, per Centner 2 Rp. zu vergüten, wobei als Minimum eine Wagenladung (80 Ctr.) berechnet wird; Auf- und Abladung 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 10 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 Locomotiven), ausserhalb desselben durch die Fabrikbesitzer besorgt.

Die Bedingungen sind im Wesentlichen die nämlichen wie bei der Centralbahn. Die Nordostbahn entschließt 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 Maassnahme 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 Locomotive je nach der Länge des Geleises. Wenn die Wagen nicht innerhalb 12 Stunden von der Avisirung

derselben an und 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 Conventionalstrafe zu ersetzen, 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 Abzweigungs- und Influenzbahnen aufzugeben, bei Strafe sofortiger Auflösung des Vertrages; immerhin berechnet dieselbe keine höhern Taxen als die Concurrentenbahnen zu fordern hätten.

Die Vereinigten Schweizerbahnen haben zehn Etablissements den Anschluss gestattet. Drei Schienengeleise werden mit Locomotiven betrieben, zwei mit Pferden oder von Hand, die übrigen 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 betreffende Expropriation in allen Cantonen der Schweiz bestehenden gesetzlichen Bestimmungen gesammelt.

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

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

Ausdrücklich und nur im Interesse des Cantons oder einer Gemeinde (resp. eines Bezirkes) darf die Zwangsenteignung stattfinden nach der Gesetzgebung der Cantone Uri, Obwalden, Schaffhausen, Appenzel A. Rh., Tessin, Wallis und Genf. Wird die Sache so verstanden, dass nur der Canton, Bezirk oder die Gemeinde mit einem Expropriationsbegehren auftreten kann, so wäre auch in diesen Cantonen 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 Cantons Wallis, welches 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 Cantons Tessin, welches das berechtigte Unternehmen noch näher als „öffentliches Werk“ umschreibt. Vielmehr bedeutet im Interesse des Cantons oder einer Gemeinde wohl nur, was das allgemeine „aus Gründen des öffentlichen Wohles“, welchen Begriff die Cantone 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 Eigenthumsprincip, indem der Durchlass von Wasser für Privatbrunnen, Wasserwerke und Wiesenwässerung, — Luzern, indem vom Nachbarn Platz für Wiederaufbau eines abgebrannten und aus feuerpolizeilichen Gründen nicht mehr ganz am alten Flecke 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 cantonalen Rechtssystemen finden.)

Am weitesten geht wahrscheinlich der Canton 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 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.

Uebergend zur Entwicklung unserer Ansichten und Vorschläge, glauben wir jetzt noch, nach schweiz. Durchschnittsbegriffen über Expropriation hätte sich wohl gerechtfertigt, einer Privatbahn wie Gislikon-Perlen unter den s. Z. beantragten Bedingungen das Zwangsenteignungsrecht zu verleihen. Denn die Blüthe eines Etablissements, welches viele hundert Arbeiter beschäftigt und durch Nutzbarmachung 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 Feuerweilers, Anstalten, welche naturgemäss auch nur wenigen zum voraus bestimmten Personen zu gut kommen, nach der Gesetzgebung aller oder fast aller Cantone aber auf Expropriation Anspruch machen können. (Das freiburgische Expropriationsgesetz erwähnt das Wasch- und Spritzenhaus etc. ausdrücklich.)

Diese Betrachtung soll indessen keineswegs den Zweck haben, an den Gründen zu rütteln, welche die Räte 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“ 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 Besitzern von betreffenden Etablissements die Zufucht zu dem cantonalen Enteignungsrechte offen, welches, wie aus obiger Zusammenstellung erhellt, fast durchweg mit Bezug auf die Spezialfrage liberaler ist als die beliebte Interpretation des eidg. Gesetzes.

Allen Verbindungsgeleisen, 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 onerosere 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 anheimgegeben, 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 Competenzen von den Cantonen an den Bund und der Erweiterung dieser Competenzen gerufen und zum Siege verholten 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 weitern 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 Eisenbahnnetz 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 Locomotiven bedient werden, als die grössere Klasse jener, welche das Rollmaterial der öffentlichen Bahn in Anspruch nehmen. Die erstern sollen berechtigt sein, durch ihre eigenen Locomotiven ihre beladenen Wagen bis zur Anschlussstelle zu führen, damit sie von hier ohne Umladung durch die Locomotiven der öffentlichen Bahn weiter spedirt werden können; die letztern können verlangen, dass ihnen die beladenen und leeren Güterwagen der Bahn bei der Anschlusse weiche übergeben werden, damit im Etablissement ab- und aufgeladen werden könne. Weitergehende Konzessionen der öffentlichen Bahn — auch die Locomotiven der Privatbahn weiter als zur Uebergabe nöthig auf ihren Schienen fahren zu lassen, oder durch ihre Locomotiven 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 es sich 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 in Art. 4 der Tarifbestimmungen vom 1. Juni 1872 für den schweizerischen internen Verkehr finden, wonach, wenn eine Wagenladung aus verschiedenen Wagenladungsklassen besteht, wird der Frachtsatz der höher tarirten 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 Besitzer von Anschlussgeleisen in einer exceptionellen Stellung, welche berücksichtigt werden muss. Nach Art. 32 des Gesetzentwurfes betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs etc. sind Ansprüche wegen Mängeln, welche bei der Ablieferung äusserlich erkennbar waren, ausgeschlossen, sobald ohne Reclamation 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 Requisitionen auch das erfüllt, zu beweisen, dass der gerügte Mangel vor der Ablieferung an ihn entstanden sei. Der gewöhnliche Empfänger sowohl von Stückgütern als von Wagenladungen ist nun in der Lage, sofort beim Abladen im Bahnhof 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 Reclamation zu erheben und den Thatbestand konstatiren zu lassen. Der Besitzer 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 Besitzergreifung schon mit Uebnahme der Wagen am Anschlusspunkt. Dem Etablissement den in der Regel schwierigen Beweis zuzuschreiben, 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 Fabrikbesitzer 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 Verzug 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 Besitzer 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 unserer An- und Absicht soll das Gesetz auch auf die bereits bestehenden Verbindungsgeleise Anwendung finden. Dem ohne diess 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 Maasse, 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.

**Mittheilungen aus den Cantonen.**

2) Zürich. Unterm 9. Mai 1874 machte der Reg.-Rath verschiedene Ausstellungen am Sommerfahrplan der N.O.B., die aber keine Berücksichtigung fanden.

3) Eine Anzahl Einwohner der Gemeinden Altstetten und Schlieren hatten ein Gesuch eingereicht, dass von Beginn des Sommerdienstes an auf der Strecke Aarau-Zürich ein ca. 5 U. 45 M. früh in Zürich ankommender Zug eingerichtet werde, welches Gesuch von der Regierung in empfehlendem Sinne dem Eisenbahndepartement eingereicht wurde.

Darauf berichtet das Departement dem Regierungsrathe: „Da die Direction der N.O.B. die Einlegung eines Frühzuges von Turgi nach Zürich als unthunlich erkläre und im Uebrigen sich herausgestellt habe, dass zur Zeit nur von den Stationen Schlieren und Altstetten eine ziemliche Zahl Arbeiter einen solchen Zug benützen würden, so habe das Departement ihr vorgeschlagen, dem Begehren dadurch gerecht zu werden, dass sie entweder in Baden jetzt schon eine Drehscheibe anbringen lasse, oder aber einen Zug aus dem Bahnhofe Zürich nach Schlieren zur Aufnahme der Arbeiter entsende.“

Die Direction der Nordostbahn habe hierauf Folgendes entgegnet: Wenn Sie in Ihrem Schreiben andeuten, dass mit Anbringung einer Drehscheibe in Baden, die ohnehin in nicht ferner Zeit erstellt werden müsse, geholfen werden könnte, so erlauben wir uns, hierauf zu bemerken, dass wir bei der zur

Zeit bestehenden Ungewissheit über die künftige bauliche Gestaltung des dortigen Bahnhofes diese Einrichtung gegenwärtig noch nicht erstellen können, und dass wir im Fernern auch nicht in der Lage sind, die ohnehin schon erhebliche Zahl von Zügen zwischen Baden und Zürich noch zu vermehren.

Auch die Entsendung eines Zuges aus dem Bahnhofe Zürich nach Dietikon ist aus den mehrerwähnten Gründen nicht möglich, zumal die Abfahrt desselben schon um 4 U. 45 M. früh erfolgen müsste. Uebrigens liegt der Zeitpunkt des Beginns des Sommerfahrplanes so nahe, dass eine Aenderung in den bereits getroffenen Dispositionen über den Maschinendienst mit Schwierigkeiten verknüpft wäre, wenn berücksichtigt wird, dass die Ausführung der aus Betriebssicherheitsgründen in Aussicht genommenen Doppelzüge auf der Linie Zürich-Winterthur einen erheblichen Mehrbedarf an Personal und Material erheischt.“

In Folge weiterer directer Verwendung sei dem Departement übrigens zugesagt worden, die Frage nochmals dem Maschinenbureau zu überweisen und dem Wunsche zu entsprechen, sofern dies möglich sei, ohne eine besondere Locomotive für diesen Dienst einheizen zu lassen.

Es scheint dies nicht möglich gewesen zu sein; nach dem Fahrplan kommt der erste Zug von Turgi her erst um 6 U. 52 M. nach Zürich.

4) Eine Beschwerde des Gemeinderathes Dachsen über Taxenerhöhung wurde ablehnend beschieden, da die N.O.B. nur von ihrem Rechte, Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde anzurechnen, Gebrauch gemacht habe.

St. Gallen. 1. Oktober. Der Regierungsrath verwendet sich bei dem Eisenbahndepartement in Bern bezüglich der projectirten Winterfahrpläne der N. O. B. und der V. S. B. dahin, dass die Anschlüsse in Rorschach besser in Uebereinstimmung gebracht werden, indem gemäss dem Projecte der erste Romanshornzug gerade in Rorschach ankommen würde, nachdem der St. Galler- und Churerzug einige Minuten vorher abgefahren wären, und ferner am Abend der letzte Romanshorn- resp. Konstanzerzug einige Minuten vorher von Rorschach abfahren würde, bevor der Churer- und St. Gallerzug daselbst ankommen.

9. Oktober. Der Regierungsrath verwendet sich beim schweiz. Eisenbahndepartement dafür, dass das Expropriationsverfahren bei der Rorschach-Heidener-Eisenbahn entsprechend bestehenden gesetzlichen Vorschriften mehr befördert und mit dem Bau zugewartet werde bis nach erfolgter Plangenehmigung resp. bei Expropriationsanständen bis die Schätzungscommission ihre Arbeit vollendet habe.

\* \* \*

**Anwendung comprimirtter Luft zur Locomotion. (Corresp.)**

Das Septemberheft des „Manufacturer and Builder“ enthält unter dem Titel „Compressed air to propel carriages“ einen Aufsatz, in welchem der Nachweis versucht wird, dass diese Art der Locomotion nicht wohl zulässig sei. Es dürfte in den Rahmen Ihres Blattes passen, über diesen Gegenstand einige Andeutungen im entgegengesetzten Sinne aufzunehmen, da es ja Pflicht eines technischen Journals ist, alles dasjenige anzuregen, was zum allgemeinen Besten dienen kann, und Probleme zu besprechen, welche, wenn sie auch bis daher nur Probleme geblieben sind, doch eine bedeutende Zukunft haben können.

Die Anwendung der comprimirtten Luft zu verschiedenen Zwecken hat sich im letzten Dezennium ausserordentlich entwickelt. Von den uralten Gebläsen angefangen bis auf die heutigen Verwendungen der comprimirtten Luft zur Fundamentirung unter Wasser und namentlich zu den Bohrungen bei Tunnelbauten, sind Fortschritte gemacht worden, welche nicht genug geschätzt werden können; und noch steht ein weites Feld für Verwendung dieser Krafttransmission offen.

In neuerer Zeit hat man in verschiedenen Städten die Parzellirung von Wasserkraften mit schönem Erfolge durchgeführt. Die Parzellirung einer Wasserkraft mittelst comprimirtter Luft hingegen ist bis dahin noch nicht versucht worden, und zum Theile aus dem Grunde, weil Luftmotoren erst in jüngster Zeit practisch angewendet wurden, theils weil ein Röhrennetz für comprimirtte Luft, besonders bei höherer Spannung, nur äusserst schwer dicht gehalten werden kann. Es soll jedoch damit nicht gesagt werden, dass Letzteres zu den Unmöglichkeiten gehört, namentlich, wenn sich eine Wasserleitung mit einer Luftleitung so verbinden lässt, dass letztere in der ersteren eingeschlossen wird, und der Wasserdruck den Luftdruck theilweise balancirt. Der Hauptgrund aber der Nichtverwendung von Luft für Kraftparzellirung ist der bisherige Mangel an zweckmässigen Luftmotoren. Dieselben haben besonders mit zwei grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, erstens mit der schwierigen Dichthaltung