

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

**Artikel:** Rechtsfall  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2073>

### **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:** 31.03.2025

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

# DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift  
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse  
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 13. October 1874.

No. 16.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

**Abhandlungen** und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

**Les traités** et communications régulières seront payés convenablement.

**Abonnement.** — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. — Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreich. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. — Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

**Abonnement.** — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs. — Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich. — Prix du numéro 50 centimes.

**Annoncen** finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

**Les annonces** dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 centimes.

**INHALT.** Rechtsfälle. — Unfallklage. — Gesetzgebung über Verbindungsgeleise. — Mittheilungen aus den Cantonen. — Anwendung comprimierter Luft zur Locomotion. — Die sechste Versammlung der Techniker deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Zur Ergänzung. — Rigibahn, Betriebsergebnisse vom September. — Die internationale Ausstellung in Chili 1875. — Sardinische Eisenbahnen. — Der internationale Postcongress. — Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft (Bilanz vom 1. Juli 1874). — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Ausschreibungen. — Generalversammlungen. — Einzahlungen. — Eisen- und Kohlenpreise. — Curszettel. Eingegangene Drucksachen. — Le Industrie, etc. No. 40. Inhalt. — Bundesblatt Nr. 44. — Anzeigen.

**Rechtsfall.** \* Begriff der höhern Gewalt (vis major) nach dem deutschen Reichsgesetze vom 7. Juni 1871. Umfang des auf Grund dieses Gesetzes zu ersetzenden Schadens. Unter diesem Titel enthält das neueste Heft der Sammlung von Entscheidungen der obersten „Gerichtshöfe für Bayern“ in Gegenständen des Handels- und Wechselrechtes ein Urtheil des Handelsappellationsgerichtes in München vom 1. Juli 1873, das wir im Wesentlichen unverkürzt folgen lassen:

Nach § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 haftet, wenn bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder verletzt wurde, der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, insofern Letzterer nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht wurde.

In Gemässheit dieser Gesetzesvorschrift hat die beklagte Eisenbahn der Klägerin allerdings Schadensersatz dafür zu leisten, dass unbestritten bei dem am 20. August 1871 zwischen Aschaffenburg und Würzburg erfolgten Zusammenstoss zweier Züge ihr Ehegatte Graf Sz. aus Pest seinen Tod gefunden und wäre diese Haftpflicht der Beklagten nur dann ausgeschlossen, wenn von Seite derselben erwiesen werden könnte, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des genannten Grafen verursacht wurde. Auf das Vorhandensein einer solchen höhern Gewalt stützt die Beklagte ihre Vertheidigung und beruft sich zum Nachweis einer solchen und des Mangels einer jeden Verschuldung der Bahnbediensteten darauf,

- 1) dass der Bügel der Kuppel eines belgischen Staatsbahnwagens im Güterzuge riss und dadurch allein die Katastrophe herbeigeführt wurde, weil die in Folge des Bügelbruchs abgerissenen 29 Wagen des Güterzugs, welche sich im Momente des Bügelbruchs auf einem Gefälle von 1 : 50 in einer Länge von 13,350 Fuss und in einer Curve von 2500 Fuss befanden, rückwärts in den Gang kamen und sodann der Zusammenstoss mit dem nachfolgenden Eilzug erfolgte;
- 2) dass jedoch der in Rede stehende Bügel von starkem vorschrittmässig gutem Eisen war, auch der Bruch des Bügels als ein ganz frischer befunden wurde;
- 3) dass ferner nach § 199, 200, 203 der Fahrdienstinstruction vom 1. März 1869 auf den bayerischen Staatsbahnen und

nach allgemeinen technischen Erfahrungssätzen bei einem Gefälle von 1 : 50 bei Güterzügen der fünfte Theil der sämtlichen Räderpaare gebremst werden muss, ferner am Schlusse des Zugs eine sogenannte Doppelbremse eingestellt und bedient sein muss und die Vertheilung der übrigen Bremsen möglichst gleichmässig zu geschehen hat;

- 4) dass in dem fraglichen Güterzug von 58 Räderpaaren (29 Wägen) die den vorschrittmässigen allgemeinen Bahnbetriebs- und technischen Grundsätzen entsprechende Anzahl von Bremsen, nämlich 12 Räderpaare mit Bremsvorrichtungen vorhanden waren, sämtliche 12 Räderpaare bedient und rechtzeitig gebremst wurden und die vorhandenen Bremsapparate von guter Beschaffenheit waren;
- 5) dass demnach der kritische Eisenbahnunfall lediglich durch höhere Gewalt, jedenfalls nur durch Zufall, also nicht durch Verschulden der Bahnverwaltung bezw. ihrer Bediensteten entstanden sei.

Es mag nun dahingestellt bleiben, ob diese Darlegung der Sache von Seite des Eisenbahnfiskus in Richtigkeit sich verhält, jedenfalls ist dieselbe nicht geeignet, die Schadensersatzpflicht desselben in Folge vorliegender höherer Gewalt abzuwenden.

Unter der höhern Gewalt (vis major) wird nach allgemeinen Rechtsbegriffen ein solches Ereigniss verstanden, welches weder vorhergesehen, noch auch mit menschlicher Kraft nach der zu prästirenden Sorgfalt abgewendet werden konnte; jedoch ist es nicht unbedingt nothwendig, dass es gerade ein unabweislicher äusserlicher Zufall i. e. ein überwältigendes Naturereigniss sein müsse, welches den betreffenden Unfall herbeigerufen hat. Hahn, Kommentar zu Art. 395 des Allgem. deutschen Handelsgesetzbuches § 12; Makower Kommentar zu derselben Stelle Note 10 a; Endemann, Kommentar zum Reichsgesetze vom 7. Juni 1871, S. 21 u. 22.

Diese obigen Voraussetzungen liegen aber nicht vor. Denn angenommen auch, dass die nächste Veranlassung des Unfalls, wie behauptet, der Bruch des Bügels der Kuppel eines belgischen Staatsbahnwagens und dieser Bügel von vorschrittmässiger guter Beschaffenheit war, demnach dieser Bruch nicht vorgesehen werden konnte, so muss doch auf der andern Seite jetzt schon als feststehend angenommen werden, dass unter allen Umständen die für jene gefährliche Stelle dringend nothwendigen Sperr- und Brems-Vorrichtungen entweder nicht in so ausreichendem Maasse vorhanden waren oder wenigstens nicht so gehandhabt wurden, dass nicht ungeachtet des angeblichen Bügelbruchs bei Anwendung aller nothwendigen und von der Eisenbahnverwaltung zu prästirenden custodia der fragliche Unfall vermieden werden konnte.

Der Eisenbahnverwaltung fällt somit unter allen Umständen culpa zur Last und kann sich der Fiskus nicht mehr auf das Vorhandensein einer höhern Gewalt berufen, weil solche durch eine gehörig angewandte und von der Eisenbahnverwaltung auch zu prästirende Sorgfalt hätte vermieden werden können. Es liegt also der in § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 vorgesehene Ausnahmefall nicht vor und ist kein Anlass gegeben, dem k. Fiskus den beantragten Beweis über obige Thatfachen 1—4 freizulassen.

Im Uebrigen hängt die Grösse des vom Fiskus zu leistenden Schadensersatzes lediglich von dem Nachweise der Vermögensverhältnisse des Grafen von Sz. ab, der noch von den klagenden Erben zu führen ist.

Was weiter die Klage auf Ersatz von 40,000 fl. betrifft, welche Summe Graf Sz. bei jenem Unfall in einer Geldtasche bei sich gehabt und die bei dieser Gelegenheit abhanden gekommen sein soll, so kann der beklagte Eisenbahnfiskus auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1871 hinsichtlich dieses Ersatzes nicht mit Grund in Anspruch genommen werden, denn der Umfang des nach diesem Gesetze zu gewährenden Schadensersatzes umfasst keineswegs allen und jeden erweislichen Schaden, sondern dieser Ersatz ist nach § 3 a. a. O. auf die dort bestimmten Kategorien beschränkt. Der zuletzt in Bezug genomene § 3 umfasst somit lediglich den Schadensersatz im Falle der Töd-

tung durch Ersatz der Kosten der versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit erlitten hat, sowie die Verpflichtung der Unterhaltsgewährung. Ein weiterer Schadensersatz findet auf Grund dieses Gesetzes nicht statt. Endemann's Commentar S. 8, 9 und 31.

Hiedurch ist aber nicht ausgeschlossen, dass aus andern civilrechtlichen Gründen eine Haftung des Eisenbahnfiskus vorliegt.

In dieser Richtung wird nun ausser der hier nicht weiter in Betracht kommenden Thatsache, dass die Condukteure jene Geldtasche an sich genommen oder an einen unberechtigten Dritten hinausgegeben haben, hauptsächlich das Verschulden der Eisenbahnverwaltung als Verpflichtungsgrund für den Ersatz der bei diesem Unfall abhanden gekommenen Geldsumme aufgestellt und dieses Verschulden wieder durch die Thatsache begründet, dass die Brems- und Sperrvorrichtungen nicht von vorschriftsgemässer und zweckentsprechender Beschaffenheit waren.

Dieses Verschulden vorausgesetzt, steht zweifellos die Haftpflicht des Fiskus unter der weitern Voraussetzung, dass Graf Sz. bei dem fraglichen Vorfall wirklich eine Geldtasche mit einem Inhalt von 40,000 fl. bei sich hatte, die bei dieser Gelegenheit zu Verlust ging, schon auf Grund des gewöhnlichen bürgerlichen Rechtes fest. Denn es ist ein allgemeiner Grundsatz, dass wenn Jemand einem Andern einen Nachtheil durch rechtswidrige Unterlassung verursacht, das Gesetz dem Geschädigten oder dessen Erben eine actio legis Aquiliae utilis oder actio in factum gestattet. Windscheid, Pandecten Bd. II. S. 654 n. 3; Glück, Erläuterungen § 701 Bd. X. S. 332.

Es unterliegt auch keinem gegründeten Zweifel, dass in Bezug auf den angeblichen Verlust der in Rede stehenden Reisetasche sammt behauptetem Inhalt und jenen das fiscalische Verschulden begründenden Eisenbahnunfall ein Causalzusammenhang besteht; denn nach Ansicht der neueren Rechtslehrer ist es keineswegs erforderlich, dass der eingetretene Nachtheil die unmittelbare oder nothwendige Folge des betreffenden Ereignisses gewesen sei, vielmehr muss auch für denjenigen Nachtheil Ersatz gegeben werden, welcher erst durch andere Thatsachen vermittelt wird. Nur muss unbedingt feststehen, dass der betreffende Nachtheil gar nicht eingetreten sein würde, wenn das kritische Ereigniss nicht gewesen wäre. Mommsen, Obligationenrecht S. 142; Windscheid, Pandecten Bd. II. S. 32; u. A. m.

Diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall angewendet, kann wohl mit Sicherheit angenommen werden, dass zur bezeichneten Zeit jene Tasche mit Inhalt dem Grafen Sz. nicht abhanden gekommen wäre, wenn nicht der in Rede stehende Eisenbahnunfall stattgefunden hätte. Denn dadurch allein war Graf Sz. ausser Stand gesetzt, auf diese Geldtasche Obacht zu geben und hinsichtlich dieser bei sich behaltenen und nicht als Passagiergut aufgegebenen Tasche die nothwendige custodia zu pflegen.

Ist demnach der betreffende Unfall aus Verschulden der Eisenbahnverwaltung entstanden und hat Graf Sz. damals in der That jene Geldtasche sammt Inhalt bei sich gehabt, so haftet der k. Fiskus allerdings auf Grund seines Verschuldens und selbst nach § 29 des Betriebsreglements für die damals abhanden gekommene Tasche, indem gemäss dieser letzteren Bestimmung die Eisenbahnverwaltung für den Verlust der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände dann Gewähr leistet, wenn ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung nachgewiesen werden kann. A. D. H.-G.-B. Art. 425.

Es hängt demnach alles von dem Nachweise der Thatsache ab, ob Graf Sz. wirklich jene Geldtasche mit dem behaupteten Inhalt bei sich gehabt habe, was den Erben zum Beweise freizulassen wäre. (Sammlung v. Entscheidungen Bd. II S. 364.)

\* \* \*

**Rechtsfall.** \* Verwechslung einer der Eisenbahn zur Beförderung an den Käufer übergebenen Waare während des Transportes. Der Käsehändler S. in J., welcher im Frühjahr 1873 an den Käsehändler B. in K. eine Quantität Käse verkauft hatte, übergab mit Frachtbrief vom 2. Juli 1873 der Eisenbahnexpedition in J. 12 Kisten mit Käse zur Beförderung an den Käufer. Am 4. desselben Monats wurde er von dem Käufer telegraphisch benachrichtigt, dass die bei Letzterem angelangte Sendung Käse ganz schlecht und unbrauchbar sei, welche Angabe sich auch bei einer in K. am darauffolgenden Tage von S. selbst vorgenommenen Besichtigung als richtig erwies. Gleichwohl erhob S. gegen B. Klage auf den nach dem Nettogewicht der aufgegebenen Sendung berech-

neten Kaufpreis, indem er behauptete, dass die bei dem Käufer eingetroffene Sendung verschieden sei von der durch ihn der Eisenbahn übergebenen und dass daher eine Verwechslung stattgefunden haben müsse. Beklagter stellte eine Verwechslung in Abrede und erklärte ausserdem diesen Umstand für unerheblich.

Das Handelsappellationsgericht zu Augsburg liess durch Urtheil vom 2. Mai 1874 den Kläger mit seinem Beweisanerbieten für die stattgefundene Verwechslung bezw. dafür zu, dass er am 2. Juli 1873 mit Frachtbrief vom nämlichen Tage auf der Eisenbahnstation J. 12 Kisten Käse mit einem Bruttogewicht von 1846 Zollfund unter der jeder Kiste mit Röthel beigesetzten Bezeichnung „Zwölf Kisten Käse, Nr. 1—12, Gewicht 17 Ctr. 96 Pfd., an M. B. in K. Absender A. S., Käser in J.“ — an B. in K. aufgegeben habe, dass der betreffende Käse mindestens Kaufmannsgut mittlerer Art und Güte gewesen sei und das Nettogewicht 15 Zollzentner 30 Zollfund betragen habe. — Gründe:

Gemäss Art. 345 des (deutschen) H. G. B. trägt nach der Uebergabe der Waare an den Frachtführer der Käufer die Gefahr, von welcher die Waare betroffen wird, so dass es an den Ansprüchen des Verkäufers nichts ändert, wenn die richtig aufgegebenene Waare zu Verlust geht oder in Folge einer Verwechslung auf dem Transporte nicht an den Käufer gelangt. Doch kann der Verkäufer selbstverständlich für nicht aufgegebenene Waaren keine Bezahlung verlangen, weil sein Anspruch aus dem Kaufvertrage die Erfüllung seinerseits voraussetzt.

Unter allen Umständen hat daher gegenüber dem Widerspruch des Beklagten der Kläger zu beweisen, dass er die von ihm behauptete Quantität Limburger-Käse zu 1530 Zollfund Nettogewicht unter der Adresse des Beklagten bei der Eisenbahnstation J. aufgegeben habe.

Aus demselben Grunde liegt ihm gemäss Art. 335 des H. G. B. auch der Beweis ob, dass die von ihm der Eisenbahn übergebenen Käse, über deren Beschaffenheit und Güte im Vertrage nichts Näheres bestimmt wurde, Handelsgut mittlerer Art und Güte waren, weil der Käufer nicht verpflichtet ist, auf dem Transport verunglückte Waaren zu bezahlen, welche schon bei der Absendung nicht empfangbar gewesen sind. Seuffert, Pandectenrecht S., 277 Note 7; Hahn, Commentar zum H. G. B. S. 277.

Es war desshalb dem Kläger, welcher auf gegnerischen Widerspruch die Erfüllung seiner Vertragsverbindlichkeiten zu beweisen hat, der von ihm hierüber angetragene Beweis aufzulegen.

Unbegründet ist endlich der Einwand des Beklagten, dass der Kläger eine etwaige Verwechslung auf dem Transporte selbst verschuldet habe, weil er es unterlassen, auf dem Frachtbriefe die Zeichen der Kisten anzugeben und dass er nach § 5 des Reglements für den Vereinsverkehr vom 1. März 1865 die Folgen davon zu tragen habe, indem er für die Richtigkeit des Frachtbriefes hafte.

Es kann zwar nach Art. 392 des H. G. B. und dem angeführten Reglement die Eisenbahn verlangen, dass in dem Frachtbriefe die Güter auch nach Zeichen deutlich und richtig bezeichnet werden, und wenn der Frachtbrief diese Bezeichnung nicht enthält, so kann sie die Annahme verweigern; nicht aber kann sie sich desshalb der ihr nach § 395 des H. G. B. obliegenden Haftung für das Frachtgut entziehen, durch dessen Uebernahme sie thatsächlich die Verpflichtung eingegangen hat, den Transport und die Ablieferung ungeachtet der Lückenhaftigkeit des Frachtbriefes richtig zu besorgen.

Der Mangel des Warenzeichens im Frachtbriefe ist unter den in Art. 395 des H. G. B. angeführten Fällen der Nichthaftung des Frachtführers nicht begriffen. Auch ist das Leerlassen der im Frachtbriefe für das Zeichen der Waare bestimmten Rubrik einer unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angabe, deren Folgen nach § 5 des Reglements der Versender zu tragen hätte, nicht gleich zu achten, da hierunter, wie schon der Erstrichter treffend bemerkt hat, nur positive Angaben zu verstehen sind, welche zu Täuschungen und Irrungen Anlass geben und für deren Folgen der Versender schon nach allgemeinen Grundsätzen aus dem Titel des Verschuldens einzustehen hätte. Durch Unterlassen der Angabe des Zeichens der Kisten im Frachtbriefe wurde aber die Eisenbahn nicht getäuscht und irre geführt, sie musste diesen Mangel sofort erkennen und sich nur umso mehr zu vorsichtiger Behandlung des Frachtguts veranlassen sehen; sie war insbesondere nicht gehindert, zur Vermeidung einer Verwechslung selbst sachgemässe Vorkehrungen zu treffen und bei einer auf dem Transporte etwa doch geschehenen Vermengung der Kisten mit andern durch Vergleichung der bezüglichen Frachtbriefe eine richtige Ausscheidung vorzunehmen.

Es kann daher eine Verwechslung der Käse auf der Eisen-

bahn nicht wegen des gerügten Mangels des Frachtbriefes dem Kläger zur Schuld gerechnet und die Behauptung dieses Mangels seinem Klagegrund nicht als zerstörende Einrede entgegengesetzt 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 befähigt 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.