

Schweizerisches Bundesblatt.

XXIII. Jahrgang. II. Nr. 25. 24. Juni 1871.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einschickungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, zum revidirten
Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen
im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft.

(Vom 16. Juni 1871.)

Die Bundesversammlung hat in der Sommeression des Jahres 1869 den Bundesrath eingeladen, „Bericht und Antrag darüber vorzulegen, in welcher Weise dem Bunde in Bezug auf den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen weitere Befugnisse eingeräumt werden können*“.

Das Departement des Innern, dem der Gegenstand zu näherer Prüfung überwiesen wurde, that sofort Schritte zur Sammlung des für die Beurtheilung dieser wichtigen Frage nöthigen Aktenmaterials. Es wurden insbesondere die Regierungen der Kantone, in welchen Eisenbahnen betrieben werden, ersucht, ihre Erfahrungen und Wünsche mitzutheilen. Eine gleiche Einladung erfolgte an die eidg. Departemente der Post, des Militärs, sowie des Handels und Zolls; letzteres fand sich seinerseits dann veranlaßt, die Ansichten des schweiz. Handels- und Gewerbestandes über die Frage einzuholen. Anderseits schien es angemessen, auch die schweiz. Eisenbahngesellschaften anzuhören und ihnen Gelegenheit zu geben, ihre Rechte und Interessen zu wahren. In dieser Weise wurde ein ziemlich reichhaltiges Material gesammelt,

*) Gesetzsammlung Band IX, Seite 876, Ziff. 7.

welches Andeutungen enthält, nach welcher Richtung Reformen der bestehenden Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen wünschbar sind.

Inzwischen trat durch den am 15. Oktober 1869 zu Bern abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien über den Bau einer Gottthardbahn und den nachherigen Beitritt des Norddeutschen Bundes zu demselben eine neue Wendung der Dinge ein. Dieser Vertrag legt eine größere Zahl von Kompetenzen, die sonst den Kantonen allein angehörten, in die Hände des Bundes. Bei Verhandlung desselben im Schoße der Bundesversammlung machte sich allseitig die Ansicht geltend, daß es nicht angemessen wäre, ein doppeltes und verschiedenartiges Eisenbahnrecht in der Schweiz festzuhalten, sondern daß bei der Revision des Eisenbahngesetzes darauf Bedacht genommen werden müsse, die Kompetenzen des Bundes gleichmäßig gegenüber über sämmtlichen Eisenbahnen entsprechend zu erweitern.

Demgemäß fand sich auch die für die Bundesrevision bestellte Kommission des Nationalrathes veranlaßt, die Frage der Gestaltung eines neuen Eisenbahnrechtes in den Kreis ihrer Verathungen zu ziehen und es zeigte sich in der volkswirtschaftlichen Sektion jener Kommission die Neigung, auch die Ertheilung der Konzessionen in Zukunft vom Bunde ausgehen zu lassen.

Es konnte nun die Frage entstehen, ob es bei dieser Sachlage von Seite des Bundesrathes nicht gerathen sei, vor weiterem Vorgehen das Resultat der Bundesrevision abzuwarten. Indes fand er bei näherer Erwägung, daß ein gleichzeitiges Vorgehen den großen Vortheil biete, daß Verfassung und Gesetz in einheitlichem Geiste gestaltet werden können, daß das Gesetz alsdann den natürlichen Kommentar der Verfassung bilde und die Verfassungsbestimmung sich hinwiederum mit besserer Einsicht in alle ihre Konsequenzen gestalten lasse.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, legte das Departement des Innern uns einen ersten Entwurf eines revidirten Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vor, mit dem Antrage, denselben vor seiner weiteren Verhandlung im Bundesrathe durch eine Expertenkommission prüfen zu lassen. Wir billigten dieses Vorgehen und bestellten diese Kommission aus den Herren Landammann Dr. Heer, Nationalrath Stämpfli, Ingenieur Koller, Direktor Stoll und Ständerath Grandjean, gewesener Chef des militärischen Eisenbahnwesens. Diese Kommission berieth unter Leitung des Vorstands des Departements des Innern den Entwurf unmittelbar vor dem Zusammentritte der nationalräthlichen Revisionskommission, welcher die genannten zwei ersten Mitglieder ange-

hörten. Der praktische Werth dieses einheitlichen Vorgehens stellte sich dann sofort darin zu Tage, daß der anfänglich von der volkswirtschaftlichen Sektion in Aussicht genommene Verfassungsartikel in den darauf folgenden Berathungen der Revisionskommission, gestützt auf jene vorhergegangene sorgfältigere Detailberathung, nicht unerheblich modifizirt wurde.

Auf dieser letztern, neu gewonnenen Grundlage legte uns sodann das Departement des Innern einen zweiten, wesentlich umgearbeiteten Gesetzesentwurf vor, welchen wir nun auch unsererseits an der Hand der Motive einer sorgfältigen Berathung unterzogen. Das Resultat derselben beehren wir uns, mit Gegenwärtigem Ihnen vorzulegen, Ihrem freien Ermessen anheimstellend, ob Sie vor dem Beginne der Berathung des Entwurfs die Abstimmung über den Verfassungsartikel abwarten wollen oder nicht. Nach unserer Ansicht kann es zwar keinem Zweifel unterliegen, daß die Bundesversammlung auch ohne einen neuen Verfassungsartikel berechtigt ist, das im Juli 1852 erlassene Bundesgesetz zu revidiren und beliebig umzugestalten. Die Bundesversammlung hat dieses Gesetz erlassen, ohne daß sie sich auf einen speziellen Artikel der Bundesverfassung stützen konnte, in gleicher Weise wie auch das Telegraphenwesen ohne eine solche Verfassungsbestimmung neu ins Leben geführt wurde. Wie bekannt, wollte damals schon eine große Partei das Eisenbahnwesen ganz zur Bundes Sache machen, und wenn solches nicht geschah, so waren es nicht etwa konstitutionelle Bedenken, die den Ausschlag gaben, sondern politische und Utilitätsrückichten. Wir glauben daher, daß auch jetzt keine konstitutionellen Schwierigkeiten vorhanden wären, das vorgeschlagene Gesetz, welches dem Bunde viel beschränktere Attribute zuwendet, als der Bundesrath und die Majorität der nationalräthlichen Kommission ihm im Gesetze von 1852 zuwenden wollten, sofort in Berathung zu ziehen, wie ja der Auftrag zur Revision dieses Gesetzes auch schon vor Inangriffnahme der Bundesrevision erteilt worden war. Sofern indeß die Bundesversammlung die Verschiebung der Berathung vorzieht, so hat der Bundesrath dagegen keinerlei Einwendung zu erheben, da vorläufig der von ihm oben angedeutete Zweck in praktisch genügender Weise erreicht ist. Dagegen glaubt er noch ausdrücklich darauf hinweisen zu sollen, daß die abschließliche Annahme oder Nichtannahme des neu vorgeschlagenen Verfassungsartikels seiner Ansicht nach der hier vorgeschlagenen Gesetzesrevision nicht präjudiziren kann.

Nachdem wir Ihnen in Kürze das in diesem Spezialfalle wohl nicht ganz unwesentliche formale Verfahren, das wir bei Behandlung dieser wichtigen Materie einhalten zu sollen glaubten, zur Kenntniß gebracht haben, treten wir nun sofort auf die nähere Beleuchtung des vorgelegten Entwurfs ein.

Die Uebertragung der Konzessionserteilung von den Kantonen an den Bund und die daraus resultirende Entwicklung größerer Bundeskompetenzen mit Bezug auf die Aufsicht über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen machte für das neue Gesetz gegenüber dem bestehenden naturgemäß eine erweiterte Anlage nothwendig. Die Einteilung des neuen Entwurfs ist übrigens leicht verständlich. Die zwei ersten Abschnitte behandeln die formale Ertheilung der Konzessionen und ihren materiellen Inhalt, und ein dritter Abschnitt enthält die Bestimmungen über die Einheit des Baues und Betriebs des gesammten schweizerischen Bahnnetzes. Anhangsweise folgen sodann in einem vierten Abschnitt noch einige Kompetenzbestimmungen und die Vorschriften betreffend den Uebergang vom alten zum neuen Systeme. Um die Konzessionen in der Folge einfacher gestalten zu können, wurden die bisherigen gemeinsamen Bestimmungen aller kantonalen Konzessionen im Gesetze untergebracht, so daß in Zukunft nur das jeder Konzession Eigenthümliche darin niedergelegt zu werden braucht.

Als im Anfange der Fünfzigerjahre die Frage der Gestaltung des schweizerischen Eisenbahnwesens an die Bundesbehörden herantrat, befand man sich allgemein vor einer terra incognita und man mußte sich nothgedrungen wie mit Zurathziehung fremder Experten über die Anlage des Bahnnetzes, so auch mit Nachahmung fremdländischer Gesetzgebungen über diese Materie und dortseitiger Konzessionen behelfen. Die große Frage des Tages, welche in den Räthen und in der Bevölkerung einzig ein lebhafteres Interesse beanspruchte, war die, ob die Bahnen durch den Bund zu bauen oder der Bau und Betrieb der Privatindustrie zu überlassen seien. Diese Frage aber wurde schließlich trotz Anempfehlung des Bundesbaues durch den Bundesrath und die Mehrheit der nationalräthlichen Kommission, in den Räthen sogar ohne Diskussion, zu Ungunsten des Bundesstaatsbaues entschieden und alle seitherigen Versuche, die Bahnen in die Hand des Bundes zu bringen, blieben ebenso ohne praktischen Erfolg. Man darf daher diese Frage bis auf weiters als erledigt betrachten; sie wird zwar jeweilen bei den Rückkäufsterminen wieder zurückkehren, allein sie wird aller Wahrscheinlichkeit nach mit dem immer größern Wachsthum des schweizerischen Bahnnetzes in Zukunft eher an Bedeutung verlieren.

Durch diese Hauptfrage wurde damals die andere vielleicht nicht minder wichtige Frage über das Verhältniß von Bund und Kantonen unter der Voraussetzung des Privatbaues, fast gänzlich erdrückt. Man glaubte sich vor der gefürchteten Tendenz des Bundes das Eisenbahnwesen zu seiner Domäne zu machen, nicht besser schützen zu können, als durch Reduktion des Einflusses des Bundes im Eisenbahnwesen auf das denkbarst geringste Maß. Daß das Gesetz vom 28. Juli 1852f in der Regulirung dieses Verhältnisses von Bund und

Kantonen fehlgegriffen hat, ist heutzutage nach den gemachten Erfahrungen eine allgemein anerkannte Sache.

Es bildeten sich nämlich, getragen von der großen materiellen Zeitströmung der ersten Hälfte der Fünfzigerjahre, einige Gesellschaften, welche ihr Netz über eine größere Zahl von Kantonen ausdehnten und durch das Mittel von Ausschluß-, Prioritäts- und Vorzugsrechten, welche die Kantone in der ersten Freude über das Geschenk des neuen Verkehrsmittels ohne Bedenken einräumten, die möglichen Konkurrenzen ausschlossen und sich ein dauerndes Monopol sicherten. Nachdem diese Gesellschaften einmal fest etabliert waren, kamen sie in Konflikte aller Art, sowohl unter sich selbst, als mit den kantonalen Gewalten und mit den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen. Es liegt nicht in unserer Absicht, hier die Detailgeschichte dieser Konflikte zu verzeichnen, die ohnehin ja noch in Jedermanns Gedächtniß sind. Dieselben drehten sich um die Frage der Erstellung neuer Linien oder der Vergebung derselben an dritte Gesellschaften, um die Regulirung der Anschlußverhältnisse, um das fehlende Ineinandergreifen der Fahrtenpläne der verschiedenen Gesellschaften und Nichteinhalten der Fahrzeiten, um Tariffragen und eigenmächtige Bestimmungen der Gesellschaften bezüglich der Haftpflicht, um die Einrichtungen der Schnellzüge u. s. f. Da die Netze der größern Gesellschaften sämmtlich eine Mehrzahl von Kantonen umfassen, so war eine einzelne Kantonalgewalt nicht im Stande, ihre Autorität zur Geltung zu bringen, und eine Verständigung unter den einzelnen Kantonen zu gemeinsamer Aktion hatte in der Regel in den verschiedenen Interessen und Dispositionen derselben unübersteigliche Schwierigkeiten. Noch weniger reichte die Kantonalgewalt aus zur Beseitigung von Konflikten unter den verschiedenen Bahngebieten selbst. Da bei dieser Sachlage die Kantonalgewalt ohnmächtig war, die Bundesgewalt aber eingreifender Kompetenzen entbehrte, so bildete sich allmählig eine gewisse Souveränität der Eisenbahngesellschaften heraus, welche unter der Devise, daß die Verkehrs- und Eisenbahninteressen zusammenfallen, den Verkehr so ziemlich nach ihrem Gutdünken beherrschten.

Dieser Zustand der Dinge erregte indeß in der öffentlichen Meinung immer stärkern Anstoß, zumal dazu noch kam, daß einzelne Gesellschaften ihren Pflichten in sehr ungenügender Weise nachkamen. Der Ruf nach Abhülfe wurde immer lauter und dringender. Ueber die Mittel zur Abhülfe jedoch gingen auch jetzt die Ansichten auseinander, indem von Einigen wieder die Idee der Uebernahme der Eisenbahnen durch den Bund plausibel gemacht werden wollte, wogegen sich aber die alte Abneigung aufs neue manifestirte. Dagegen machte sich in immer größern Kreisen jetzt die Ansicht geltend, daß die Eisenbahngesellschaften in allen und jeden Beziehungen dem öffentlichen und bürgerlichen Recht des

Landes gleich allen andern industriellen Gesellschaften unterworfen und die Staatsaufsicht über dieselben in viel kräftigerer Weise organisiert werden müsse. Da, getragen von dieser öffentlichen Meinung, auch einzelne Kantonsregierungen angingen, ihre Hoheitsrechte gegenüber den Eisenbahngesellschaften wenigstens auf ihrem beschränkten Gebiete kräftiger geltend zu machen, so trat nun die merkwürdige Erscheinung zu Tage, daß auch die Eisenbahngesellschaften unter den Schutz des Bundes zu flüchten begannen und man von dieser Seite die Parole ausgeben hörte, daß die Kantone im Eisenbahnwesen verschwinden sollen!

Wenn wir auch dafür halten, daß die Bundesbehörden wohl daran thun werden, dieses unerwartet große Vertrauen der Eisenbahngesellschaften zu der Bundesgewalt mit einiger Reserve aufzunehmen und nicht von einem Extrem ins andere zu springen, so ist diese Thatsache immerhin ein Beweis dafür, daß die Zeit gekommen ist, wo der Bund, ohne sich den Vorwurf zuzuziehen, daß er den Kredit als die Basis dieser großen Unternehmungen gefährde, ein neues Eisenbahnrecht auf gerechteren und zweckmäßigeren Grundlagen frei gestalten kann.

Der vorliegende Gesetzentwurf, welcher die Lösung dieser wichtigen Frage in Aussicht genommen hat, stellt sich von vornherein nicht auf den Boden, daß die Kantone im Eisenbahnwesen verschwinden sollen, sondern er hält an dem Grundsatz fest, daß in einem Zusammenwirken des Bundes und der Kantone die nationalen und die lokalen Interessen ihre richtigste Befriedigung finden. Dagegen ändert er in vielen Fällen das bisherige Verhältniß, in welchem diese beiden Gewalten zu einander standen, und legt das Entscheidungsrecht über alle größeren Bau- und Betriebsfragen mehr in die Hand des Bundes.

Es entsteht indeß die Vorfrage, ob der Bund auch berechtigt sei, das bestehende Eisenbahnrecht frei umzugestalten. Diese Berechtigung wird nämlich in dem Memorial, welches die Eisenbahngesellschaften auf die Eingangs dieses Berichtes erwähnte Anfrage an sie dem Departement des Innern unterm 31. März / 12. April 1870 eingereicht haben, ziemlich beanstandet. Dieses Memorial enthält folgende Konklusionen:

„1) Die Eisenbahnkonzessionen normiren eine Privatindustrie; sie bilden unter den Parteien, die sie unterzeichneten, einen Privatvertrag, der ein Privatrecht zum Gegenstand hat.

2) Der jeder Eisenbahnkonzession eigenthümliche Vertrag besteht aus dem Konzessionsakt selbst, aus dem Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 und aus den Weiterentwicklungen, welche daselbst ausdrücklich vorbehalten sind.

3) Dieser Vertrag ist ein synallagmatischer Vertrag, der nur mit Zustimmung aller Parteien, die zu demselben mitwirkten, abgeändert

werden kann: insbesondere kann er nicht auf legislativem Wege abgeändert oder ausgedehnt werden, ohne den Grundsatz der nicht rückwirkenden Kraft der Gesetze zu verletzen, ohne einer der Parteien das Benefizium einer willkürlichen Ausbedingung zuzuwenden, ohne die Regel zu verletzen, daß Niemand in eigener Sache Richter sein kann.

4) Will der Staat die Verpflichtungen der Konzessionäre in erschwerendem Sinne modifiziren, so muß er entweder sich mit ihnen über eine, die besagte Erschwerung kompensirende Entschädigung verständigen, oder aber zum konzessionsmäßigen Rückkauf der Eisenbahnen schreiten.

5) Will der Bund seine Kompetenz in Eisenbahnsachen in dem Sinne, wie dieß in gegenwärtigem Memorial angegeben ist, erweitern, so muß er, abgesehen von den Schritten, durch welche diese Kompetenz von den Kantonen auf den Bund übergehen soll, mit den Konzessionären über die Aufstellung eines Richters sich verständigen, welcher allfällige Anstände abzuurtheilen hat.

6) Sodann wird auch zu bestimmen sein, wie das zwischen den Kantonen und den Konzessionären durch den Konzessionsakt geschaffene Rechtsverhältniß umgewandelt werden soll durch die Einsetzung des Bundes an die Stelle der Kantone.

7) Mit Vorbehalt obiger Grundsätze glauben die schweizerischen Eisenbahngesellschaften und Verwaltungen, daß die auf den Betrieb und die Ueberwachung der Eisenbahnen Bezug habenden Befugnisse, welche in § 6 dieser Note aufgeführt sind, mit Vortheil auf dem Wege der Gesetzgebung oder des Konkordats zentralisirt werden könnten.

8) Die Eisenbahngesellschaften und Verwaltungen wünschen, es möchte das Eidg. Departement des Innern dieselben gefälligst in einer Konferenz einvernehmen über die verschiedenen Verbesserungen, denen die Eisenbahngesetzgebung und der Eisenbahndienst unter Einhaltung der Grundsätze gegenwärtiger Note unterworfen werden dürften."

Das im 7. Artikel erwähnte Citat anbelangend, heben wir aus dem citirten § 6 des Memorials noch die sachbezüglichen Erklärungen aus:

„Wir geben also zu:

1) daß ein Bundesgesetz über die Transportverhältnisse (abgesehen von dessen konstitutioneller Thunlichkeit, die wir nicht zu untersuchen haben) etwas Ersprießliches wäre.

Ferner geben wir zu, daß die Dazwischenkunft der Bundesgesetzgebung in folgenden Punkten zweckmäßig wäre:

2) Um die Transportreglemente über den direkten schweizerischen Bahndienst zu genehmigen.

3) Um eine allgemeine Ueberwachung über die auf diesen nämlichen Dienst anzuwendenden Tagen, innert den Schranken der bestehenden Konzessionen, auszuüben. Da der direkte schweizerische Bahndienst alle Kantone angeht, während doch keiner derselben die erforderliche Kompetenz besitzt, um das Gesammte zu kontrolliren, so ist die Aufstellung einer für diese Kontrolle geeigneten Behörde wünschbar.

4) Um die Bundesbehörde zu ermächtigen, in Konfliktfällen zwischen Kantonen oder zwischen Gesellschaften in Bezug auf das Ineinandergreifen der Fahrtenpläne abzusprechen; und um diese nämliche Behörde zu autorisiren, die Organisation gewisser ihr nothwendig scheinender Züge zu verlangen, mit dem Vorbehalte, die beteiligten Gesellschaften und Verwaltungen zu entschädigen, wenn die ihnen in dieser Weise auferlegten Kurse (services) über ihre konzessionellen Verpflichtungen hinausgehen sollten. Der Richter, welcher nach unserm Antrage (Schluß von § 4) aufzustellen wäre, hätte, im Falle einer Nichtverständigung, über den Betrag und nöthigenfalls überhaupt über den Grundsatz der Entschädigung abzusprechen.

5) Zur Sicherung der Ueberwachung des Betriebes der schweizerischen Eisenbahnen in Bezug auf die Sicherheit.

In Betreff der Fahrtenpläne müssen wir jedoch bemerken, daß in billigem Maße allen Interessen innerhalb der Schranken, wie wir sie unter Ziffer 4 dieses § bezeichnet haben, wird Rechnung getragen werden müssen. Wir hegen in der That die Meinung, daß wenn der Bund die unbedingte Kompetenz besäße, dießfalls zu entscheiden, derselbe vielleicht besser als wir einen für die großen Centren und die Hauptlinien bequemen und für den Postdienst lukrativen Bahndienst zu erzielen vermöchte, weil er weit mehr als wir im Falle wäre, sich den vielseitigen Influenzen und Anforderungen der sekundären Bevölkerungscentren zu entziehen.

Bei gegebenen Verhältnissen jedoch, d. h. einerseits bei den gegenwärtigen Konzessionsbestimmungen über die Anzahl der Züge, und andererseits bei dem finanziellen Stand mehrerer Eisenbahnunternehmungen, könnte der Bund den Passagierdienst auf den großen Linien nicht anders verbessern, als in der Weise, daß durch diese Verbesserung eine entsprechende Verarmung des Dienstes der Linien und Ortschaften zweiten Ranges bedingt würde."

Es liegt in obigen Konklusionen, deren textuelle Aushebung wir uns zur Pflicht machten, die Theorie der mehrerwähnten Eisenbahnsouveränität. Es kann kaum in der Aufgabe dieses Berichtes liegen, in eine einläßliche kritische Sichtung dieser Theorie einzutreten, in welcher unserer Ansicht nach Wahres und Falsches stark vermengt ist; wir müssen eine solche, wenn auch sehr nützliche Arbeit, den Männern

der Wissenschaft überlassen. Dagegen finden wir uns bewogen, zur Wahrung unserer entgegenstehenden Rechtsanschauung wenigstens unsern Standpunkt in wenigen Sätzen zu bezeichnen:

1) Wir können vorerst den Fundamentalsatz der Rechtsörterung der Eisenbahngesellschaften, daß die Eisenbahnkonzessionen einen Privatvertrag bilden, nicht als richtig anerkennen. Konzessionen sind, wie es schon ihr Name besagt, Akte der Staatshoheit. Der Staat pacificirt mit der Eisenbahngesellschaft so wenig als mit dem Wirth, Metzger, Apotheker u. s. f., welchen er Konzessionen gewährt, über die Ausübung seiner Staatshoheit in diesen Materien; er macht allerdings diesen Privatindustrien gewisse Zusagen, welche ihnen ermöglichen, die geschäftliche Seite ihrer Unternehmungen in Sicherheit zu begründen; allein er denkt gar nicht daran, sich in der Ausübung seiner eigenen Hoheitsrechte dem Privaten gegenüber im Geringsten zu beschränken; ja es wäre zu einer solchen Entäußerung der staatlichen Hoheitsrechte gar keine Staatsbehörde befugt.

2) Noch viel weniger können wir der ganz willkürlichen Behauptung, daß der bezeichnete Privatvertrag erstlich aus dem Konzessionsakte und zweitens aus dem Bundesgesetze vom 28. Juli 1852 bestehe, zustimmen. Die bisherigen Eisenbahnkonzessionen sind allerdings aus diesem Gesetze hervorgegangen und von demselben bedingt; aber sie bedingen ihrerseits nicht umgekehrt das Gesetz und letzteres bildet keineswegs einen zusammenhängenden Bestandtheil der Konzession. Der Irrthum des gegentheiligen Raisonnements erhellt am klarsten aus einigen Beispielen. Ein spezieller Ehevertrag ruht auf dem Ehegesetze, ein kommerzieller Gesellschaftsvertrag auf dem Handelsgesetz, eine Wirthschaftskonzession auf dem Wirthschaftsgesetze. Allein es wird wohl Niemandem einfallen, das Ehegesetz als einen Theil des Ehevertrages, das Handelsgesetz als einen Theil des Gesellschaftsvertrages und das Wirthschaftsgesetz als einen Theil der Wirthschaftskonzession zu erklären.

3) Damit fällt dann von selbst die Folgerung, daß die Konzession und das Gesetz nur mit Zustimmung des Konzessionsinhabers vom Staate verändert werden dürfen. Es gehört vielmehr zu den unveräußerlichen Souveränitätsrechten des Staates, daß er seine Gesetzgebung frei gestalten und frei ändern kann. Dem Staate dieses Recht bestreiten, heißt seine Hoheit antasten. Die Anwendung dieses Rechts liegt völlig in seinem freien Ermessen und er entscheidet darüber allerdings ganz allein in eigner Sache.

Der Staat bedarf dieses Recht freier Entschließung in eigner Sache als sein nothwendiges Lebenselement, als Grundbedingung jedes Fortschritts. Gerade im Eisenbahnwesen bedarf er es noch mehr als in jedem andern Gebiete, weil da das Zurückbleiben hinter andern

Nationen die Kraft des Lebens und Strebens der Nation in weit höherm Maße bedrohen würde als auf vielen andern Gebieten.

4) Der Staat kann allerdings durch gewisse Eingriffe in die gewährte KonzeSSION entschädigungspflichtig werden. Civilisirte Staaten wenigstens werden der Regel nach (denn es sind auch schon fast allerwärts Ausnahmen vorgekommen, welche indeß die Regel nur stärken) die Schadenersatzpflicht nicht ablehnen unter der Voraussetzung, daß erstlich wirkliches Privatrecht verletzt worden, zweitens ein Schaden nachgewiesen sei und drittens die Staatsbehörden nicht innert den anerkannten Grenzen ihrer Kompetenzen gehandelt haben; denn auch für den Staat gilt der Satz: *qui jure suo utitur, neminem laedit*. Dagegen kann von vornherein von einer Schadenersatzpflicht gar nie die Rede sein, wo der Staat nur zum Schutze der Ordnung, des Rechtes und des allgemeinen Verkehrs, der Sicherheit und Gesundheit seiner Bevölkerung von seiner Hoheit Gebrauch macht, weil diesen höhern Interessen der bürgerlichen Gesellschaft sich alle Individuen, Gesellschaften und Korporationen gleich den einzelnen Bürgern, unterordnen müssen.

5) Forderungen auf Schadenersatz wegen Beeinträchtigung konzeSSIONsgemäßer Rechte sind vor dem ordentlichen Richter des Staates anzubringen. Der Staat hat sich keineswegs, wie behauptet werden will, mit dem KonzeSSIONsinhaber auf einen Richter zu verständigen. Ein Staat kann sich mit einem andern Staate auf einen Richter verständigen, weil keiner der beiden Theile sich der Gerichtshoheit des andern zu unterwerfen braucht. Allein seinen eigenen KonzeSSIONirten gegenüber befindet sich der Staat keineswegs in diesem Falle. Es gibt keine der staatlichen gegenüberstehende Eisenbahnsouveränität. Die Eisenbahnverwaltungen haben ihre Ansprüche an den Staat vor dem Richter geltend zu machen, welcher für den Fiskus und alle im Staate gleichmäßig gesetzt ist. Es muß deshalb nothwendig mit der Uebung, daß gewisse Punkte zwischen Staat und Gesellschaft im Streitfalle schiedsgerichtlich auszutragen seien, gebrochen werden; denn der Staat setzt sich dadurch in eine rechtlich ganz schiefe Stellung.

6) Dergleichen haben die Eisenbahnverwaltungen ebenso wenig Anspruch auf ein besonderes Gehör bei Revision der Eisenbahngesetzgebung als jeder andere Bürger oder Gewerbsmann, wenn ein Gesetz in Frage steht, das seine Verhältnisse besonders nahe berührt. Dagegen wird selbstverständlich die Staatsbehörde mit solchen Interessenten gerne freien Rath pflegen und ihre Petitionen ebenso gut wie die jedes andern Bürgers entgegennehmen und näher prüfen.

Wir bleiben bei diesen kurzen Gegenbemerkungen auf die im Memorial der Eisenbahngesellschaften vorgeführten Schlüssätze stehen. Wir glaubten, eine Theorie, welche mit den hergebrachten Rechtsanschauungen

in einem so gewaltigen Konflikte steht, schon um der Folgen willen nicht stillschweigend hinnehmen zu sollen *). Dagegen wollen wir nicht unterlassen, beizufügen, daß die weiter in § 6 von den Eisenbahngesellschaften gegebenen, oben zitierten Erklärungen ihrer Theorie so ziemlich den praktischen Stachel selbst entziehen, so daß keineswegs zu befürchten steht, daß die Eisenbahngesellschaften sich den Verbesserungen, welche die Bundesversammlung in die Eisenbahngesetzgebung einführen wird, nicht willig unterwerfen werden.

Nach diesen Vorbemerkungen treten wir nun auf den Entwurf selbst ein und werden es als unsere Aufgabe betrachten, im Einzelnen nachzuweisen, was sich in der Stellung des Bundes zu den Kantonen und in derjenigen des Bundes zu den Eisenbahngesellschaften gegenüber dem bestehenden Rechte ändern würde.

I.

Der erste Abschnitt handelt in wenigen, aber wichtigen Artikeln von der Ertheilung der KonzeSSIONen. Der Bund hatte bisher bloß das Recht der Genehmigung der von den Kantonen ausgehenden KonzeSSIONen, und das Recht der Nichtgenehmigung wurde beschränkt auf den Entscheid der Frage, ob durch die Erstellung der betreffenden Eisenbahn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt werden, was praktisch fast einer Nullifizierung des Genehmigungsrechts gleichkam. Das Gesetz nahm zwar die Möglichkeit einer Vertretung des Bundes bei den KonzeSSIONsverhandlungen in Aussicht; allein es konnte von den Bundesbehörden von dieser Berechtigung kein Gebrauch ge-

*) Die §§ 48 und 49 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 lauten folgendermaßen:

§ 48. Die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften, zum Staate und zum Publikum, sollen auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahngesellschaften, deren Statuten bereits unsere Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen.

§ 49. Wir behalten uns vor, nach Maßgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende KonzeSSIONen zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch den bereits konzeSSIONirten oder in Gemäßheit dieses Gesetzes zu konzeSSIONirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§ 38) und, sofern von künftig zu konzeSSIONirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte KonzeSSION erlassene Bestimmungen eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

macht werden, weil sie dadurch in eine ganz unwürdige Stellung versetzt worden wären, indem der Entscheid über ihre Anbringen im Belieben der kantonalen Behörden gelegen hätte und sie selbst bei der Genehmigung der Konzession in Folge der bezeichneten Beschränkung ihrer Rechte nicht im Stande gewesen wären, ihre abweichenden Ansichten zur Geltung zu bringen. Sie ließen sich daher auch in den fast zwanzig Jahren des Bestehens des Eisenbahngesetzes nicht in einem einzigen Falle bei solchen Unterhandlungen vertreten. Einzig für Konfliktfälle zwischen Kantonen oder zwischen Kantonen und Gesellschaften wurde ein Bundesentscheid vorgesehen, da hier ein Nothstand vorhanden war, aus welchem nur die höhere Instanz des Bundes retten konnte.

Hier schlagen wir nun vor, das Verhältniß genau umzukehren, die Konzessionsertheilung an den Bund zu übertragen, dagegen die betheiligten Kantone bei den Verhandlungen über die Formulirung der Konzession mit zu betheiligen und ihnen die Möglichkeit zu gewähren, alle Einwendungen und Begehren, welche durch diese Vorverhandlungen nicht erledigt werden, in höchster Instanz vor der Bundesversammlung geltend zu machen.

Dieses neue System scheint uns folgende Vorzüge zu haben :

1) Es verwandelt den bisherigen dualistischen Akt der Konzessionsertheilung und Konzessionsgenehmigung in einen einheitlichen Akt. Es findet sich in keinem andern Staate eine solche Zweitheilung eines seinem innersten Wesen nach einheitlichen Hoheitsaktes und man muß somit, um zu der Erklärung dieses Kuriosums zu gelangen, die zweigetheilte Natur unseres Staatswesens zu Hülfe rufen. Allein man greift auch darin fehl. Der Bundesstaat birgt allerdings in seinem Innern zwei Naturen, eine Doppelsouveränität; allein das ist gerade sein Charakteristisches, daß er diese beiden Naturen zu einer höhern Einheit verbindet. Es ist dem Wesen des Bundesstaates sogar zuwider, daß die eine Souveränität die Akte der andern Souveränität genehmigt. Dieser unnatürliche Dualismus mußte ganz nothwendig auch praktische Inkonvenienzen erzeugen; der Bund sah sich veranlaßt, in jeder seiner Konzessionsgenehmigungen Reserven anzubringen, durch welche sich also die eine Hoheit wieder gegen die andere verschanzte und es wurden, wie noch Jedermann erinnert, in neuerer Zeit immer weiter gehende Kautelen angebracht, um sich gegen kantonale Konzessionen zu schützen, hinter denen man bloße Spekulanten oder Simulanten vermuthete. Aus diesem vom formalen auch auf das materielle Gebiet vorschreitenden Dualismus entstanden dann Reibungen und Kollisionen, wie z. B. bei den Tessiner-Bahnen. Viel natürlicher und besser wird es daher sein, man verwandle den Konzessionsakt in einen einheitlichen Akt und es setzen sich vor dessen endgültiger Formulirung Bund und Kantone über denselben ins Einvernehmen.

2) Nach dem bisherigen Verfahren wurde aus schon angezeigten Gründen die rechtzeitige Verständigung von Bund und Kantonen unmöglich, so daß Art. 16 des Gesetzes ein todter Buchstabe blieb. Sobald man aber das Verhältniß umkehrt, so wird der richtige Gedanke, der diesem Art. 16 zu Grunde liegt, sofort lebendig. Praktisch wird sich naturgemäß die Sache so gestalten, daß bei den Vorverhandlungen, welche von Delegirten der drei Hauptinteressenten (Bund, Kantone und Gesellschaften) geführt werden, das ganze Gebiet der mehr lokalen Interessen der direkten Verständigung der beiden letztern überlassen wird und daß der Bund auf diesem Gebiete nur da mitwirkt, wo Gefahr vorhanden ist, daß die lokalen Interessen die allgemeinen Verkehrsinteressen überwuchern und bedrücken wollen. In allen Fragen der letztern Art wird aber die Intervention des Bundes sehr wohlthätig sein und es ist durchaus nicht zu fürchten, daß berechnigte lokale Interessen darüber vernachlässigt oder zurückgesetzt werden. Wo eine Verständigung nicht erzielbar sein sollte, bleibt immerhin der Spezialentscheid der Bundesversammlung, in welcher das nationale und das kantonale Element ihre gleichmäßige Vertretung haben, vorbehalten. Der praktische Unterschied gegenüber dem bisherigen Verfahren besteht nur darin, daß der Bund bei der Konzessionsgestaltung von Anfang an mitwirkt, durch seine bloße Anwesenheit Ungehöriges zu verhindern und kleinere Unebenheiten in den Verhandlungen zu beseitigen vermag, sowie daß in der Bundesdelegation das nationale Interesse schon von Anfang an mitvertreten ist, welches bisher nur in den Collisionsfällen des Art. 17 sich geltend machen konnte.

3) Daß aber das nationale Interesse schon bei der Konzessionsertheilung einer bessern Berücksichtigung als bisher bedarf, kann vernünftiger Weise nicht angezweifelt werden. Die Eisenbahnen sind nicht kantonale, sondern nationale Schöpfungen; ja selbst das nationale Element tritt vor ihrem kosmopolitischen Charakter vielfach in den Hintergrund. Die Bahnen laufen, nicht achtend der Kantonsgrenzen, über viele Kantonsgebiete hin und werden wiederum, ganz ohne Rücksicht auf diese kantonalen Grenzen, betrieben. Personen und Waaren, resp. deren Versender, welche sie benutzen, haben nicht im mindesten das Bewußtsein, daß sie in ruhendem Zustande Stunde um Stunde das sie beherrschende Gesetz wechseln. Ja es läßt sich sogar nur in beschränktem Maße von kantonalen Eisenbahninteressen sprechen; denn Vieles, was man kantonales Interesse zu nennen beliebt, ist nur lokaler Natur, und die kantonale Mitwirkung zur Gestaltung der Konzessionen ist wesentlich nur nothwendig zum Schutze dieser lokalen Interessen. Eine Ausnahme hievon ist nur etwa insoweit vorhanden, als einzelne Kantone entweder selbst Eigenthümer von Eisenbahnen oder größere Aktionäre in den ihren Kanton berührenden Gesellschaften sind. Wo solche Ver-

hältnisse bestehen, ist es aber nur um so wünschbarer, daß die Konzessionsertheilung für neue Bahnen von einer ökonomisch unbetheiligten Gewalt ausgehe. Es ist ferner gewiß abnorm, daß für eine Bahn, welche zum Beispiel drei Kantone berührt, aber ein einheitliches Unternehmen bildet, von drei verschiedenen gesetzgebenden Körpern drei Konzessionen ausgegeben werden, welche wiederum mit einer dreifachen Bundesgenehmigung versehen werden müssen; es ist abnorm, daß sodann die Mitwirkung aller dieser kantonalen Gewalten gefordert wird für alle jene Verordnungen, welche den Betrieb im Allgemeinen reguliren. Offenbar liegt es im größten Landesinteresse, daß in allen Fragen, welche nicht lokaler Natur sind, nationale und einheitliche Gesichtspunkte dominiren. Will man aber den Zweck, so muß man auch das Mittel wollen und dieses ist die Konzessionsertheilung durch den Bund, wenn auch mit der erwähnten Mitwirkung der Kantone; denn man muß schon den Fundamentalfakt, auf dem die Bahnen beruhen, von diesem Boden ausgehen lassen, wenn man sich nicht nachträglich in große Collisionen verwickeln will.

Man macht gegen dieses veränderte System folgende Einwendungen:

1) Es gehöre zu den Souveränitätsrechten der Kantone, selbstständig über ihr Gebiet zu verfügen. Mit diesem Argumente ist indeß nicht viel gesagt. Der Bund hat ebenso gut ein Verfügungsrecht über das Bundesgebiet, wie die Kantone über ihr Kantonalgebiet, und er hat gestützt auf jenes Verfügungsrecht, das ihm auch in Art. 21 der Bundesverfassung zugesichert ist, schon jetzt das eidgenössische Expropriationsgesetz für Eisenbahnbauten erlassen, durch welches also der Bund sogar über das Privateigenthum auf kantonalem Gebiete Verfügungen getroffen hat. Es handelt sich daher einzig um die Frage, wie das Bundesverfügungsrecht und das Kantonalverfügungsrecht sich im Spezialfalle am besten vereinbaren lassen. Man kann diese Frage auf dem Boden des bestehenden Bundesrechts kaum besser lösen, als auf dem jetzt vorgeschlagenen Wege des Zusammenwirkens von Bund und Kantonen.

2) Es gebe Eisenbahnen, wird weiter gesagt, von mehr lokalem oder kantonalem Charakter, deren Konzessionirung man daher richtiger den Kantonen überlasse. Das Faktum ist richtig, indeß würden wir es doch für unpassend halten, das System der Konzessionsertheilung nach solchen Gesichtspunkten verschieden zu gestalten; denn wir fürchten, es entständen daraus große Konflikte. Wer vermag bei der Entstehung einer Bahn ihre Zukunft zu bestimmen? Solche Wahrsagerkünste treffen erfahrungsgemäß bei den Bahnen so wenig wie bei den Menschen zu. Wir haben die klarsten Beweise vor uns, wie durch Neubauten in weiter Ferne, sowie durch politische Veränderungen große Ummwälzungen in den bestehenden Verbindungen entstehen können, Bahnen, denen man bloß

lokalen Charakter zuschrieb, viel größere Bedeutung erlangen und umgekehrt auch andere in ihrer Bedeutung zurückgesetzt werden. Auch aus praktischen Gesichtspunkten ist eine solche Unterscheidung vom Uebel. Entweder nämlich sind Bund und Kanton über die mehr lokale Bedeutung einer Unternehmung einverstanden; dann wird selbstverständlich der Bund sich in die Gestaltung der Konzession nicht groß einmischen, sondern sich auf seinen formellen Standpunkt der Konzessionsvertheilung gemäß der von Kanton und Gesellschaft getroffenen materiellen Vereinbarung zurückziehen. In diesem Falle ist es sozusagen gleichgiltig, wer die Konzession erteilt. Von Bedeutung ist diese Frage nur da, wo zwischen Bund und Kanton über die Bedeutung einer angestrebten Bahn eine Meinungsverschiedenheit besteht. Diese aber wird sich unter allen Umständen nur so lösen lassen, daß dem Bunde die letzte Entscheidung zustehen muß, da sonst die Kantone die Bahnen nach Belieben qualifiziren und die Bundeskompetenzen damit umgehen könnten. Gibt man aber dem Bunde jenes Entscheidungsrecht, so hat es keinen Sinn mehr, zwei verschiedene Kategorien von Konzessionen aufzustellen. Einen Unterschied würden wir einzig in der Beziehung machen, daß wir überhaupt eine staatliche Konzession nur fordern für Bahnen, bei welchen öffentliche Interessen theilhaftig sind.

3) Der Hauptgrund, aus welchem gegen das System der Bundeskonzessionen einige Abneigung besteht, liegt in der Befürchtung, es könnte der Bund seine Gewalt mißbrauchen zur Unterdrückung der Eisenbahnbestrebungen einzelner Landestheile, insbesondere der Bestrebungen der Ost- und Westschweiz nach selbstständigen *Alpenbahnen*. Wir haben im Allgemeinen durch die Fassung des Art. 4, welcher den Kantonen das Recht des Selbstbaues wahrt, diesen Befürchtungen zu begegnen gesucht. Was die Alpenbahnen im Besondern betrifft, so sind diese Befürchtungen bekanntlich schon bei Genehmigung der Gotthardverträge laut geworden und haben zur Aufnahme folgender Erwägung geführt: „in Betracht, daß durch dieselben keine Monopole oder Privilegien für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn konstituiert werden, vielmehr die Freiheit des Baues und Betriebes auch anderer Alpenbahnen auf schweizerischem Gebiete unangetastet bleibt.“ Diese Erklärung der Bundesversammlung dürfte zwar für sich allein schon hinlängliche Beruhigung gegen Befürchtungen der bezeichneten Art bieten. Da aber jene Befürchtung immer wiederkehrt, so halten wir es für weit besser, in das Gesetz selbst eine dieselbe gründlich erledigende Bestimmung aufzunehmen, als deswegen das ganze System in Frage stellen zu lassen. Die Erstellung von Alpenbahnen stößt auf so gewaltige natürliche und ökonomische Schwierigkeiten, daß es sich völlig rechtfertigt, wenn den Bundesbehörden im Gesetze die Weisung gegeben wird, solchen Bestrebungen im Osten, im Centrum und im Westen möglichste Förderung

angedeihen zu lassen und dabei keinerlei, auch mit Art. 4 der Bundesverfassung nicht wohl verträgliche Bevorzugung oder Benachtheiligung einzelner Landestheile eintreten zu lassen. Wir schlagen vor, in Art. 3 des Entwurfes eine solche Bestimmung aufzunehmen, welche viel dazu beitragen dürfte, die Gemüther zu beruhigen.

Die bezeichneten Einwendungen scheinen uns deshalb nur geeignet, einige beruhigende Erklärungen hervorzurufen, im Uebrigen aber nicht genügend, die Gründe für die beantragte Systemsänderung zu entkräften. Was dann die Einzelheiten des neuen Systems betrifft, so erhellen sie hinlänglich aus dem Wortlaute des Gesetzesentwurfes, dem wenig beizufügen übrig bleibt.

Art. 1 statuiert zuerst die grundsätzliche Forderung, daß der Regel nach für alle Bahnen staatliche Konzessionen erforderlich sind, und bezeichnet sodann im zweiten Theil die Stellung von Bund und Kantonen für die Ertheilung weiterer Konzessionen, sowie für die Erneuerung schon ertheilter Konzessionen in erwähnter Art. Letztere Konzessionsertheilungen müssen den erstern nothwendig gleichgestellt werden, weil sonst durch solche Erneuerungen das alte System noch in infinitum fortgesetzt werden könnte und rechtlich die beiden Verhältnisse durchaus auf gleicher Linie stehen.

Ausnahmsweise soll eine staatliche Konzession nicht erforderlich sein einerseits für bloße Geleiseanlagen, auf welche der Begriff einer Eisenbahnunternehmung im Grunde nicht paßt, andererseits selbst für wirkliche Eisenbahnunternehmungen unter zwei Voraussetzungen, daß sie erstlich keinen fremden Grund und Boden benutzen, da sonst das Expropriationsgesetz in Wirksamkeit tritt und daß sie zweitens nicht an das allgemeine Eisenbahnnetz anschließen, da sie in letztem Falle nach Rechten und Pflichten unter den Art. 29 dieses Gesetzes fallen. Die Ausnahme wird somit wesentlich eintreten bei Bahnanlagen im Innern großer Etablissements. Es bleibt selbstverständlich den Kantonen das Recht gewahrt, auch in diesen Fällen alles dasjenige anzuordnen, was zum Schutze der öffentlichen Interessen, z. B. zur Sicherung des Arbeitspersonals, dienlich sein mag.

Art. 2 ordnet das Verfahren für das Zusammenwirken von Bund und Kantonen näher, und zwar sowohl für die internen Konzessionen, wie für die internationalen Staatsverträge, welche zur Ordnung von Eisenbahnanschlüssen an das Ausland nothwendig werden. In letzterer Beziehung gibt das neue Gesetz den betheiligten Kantonen sogar noch größere Garantien als das bisherige Gesetz, welches freilich durch die Praxis des Bundesrathes dem jetzigen Vorschlage entsprechend ergänzt wurde.

Ueber die Motive des Art. 3 endlich haben wir schon das Nähere angebracht. Eine allgemeine Weisung, die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu fördern, steht, wenn sie auch nicht absolut nöthig, doch dem Geze wohl an und beweist, daß es sich bei der Uebertragung des Eisenbahnwesens an den Bund nur um einen Fortschritt im Sinne größerer und freier Entwicklung dieser nationalen Schöpfungen handeln kann. Es fügt sich daran naturgemäß an — der Hinweis auf die hohe Wünschbarkeit einer dreifachen Eisenstraße über die Alpen, welche bei aller Würdigung der großen Schwierigkeiten ihrer Ausführung, doch als oberstes Ziel der schweizerischen Eisenbahnbestrebungen bezeichnet werden darf; denn das schweizerische Eisenbahnnetz wird sich auch im Tieflande nur dann zur vollen Blüthe entwickeln, wenn jeder der drei Hauptlandestheile seine selbstständige Verbindung mit dem Mittelmeer gewonnen haben wird.

Die Vorschrift des Art. 7 des bisherigen Gesetzes, daß von Seite des Bundes wegen Verletzung der militärischen Interessen (Art. 21 der Bundesverfassung) die Ertheilung einer Konzession verweigert werden darf, schließt sich als Ausnahme dem im ersten Satze bezeichneten Prinzip der Baufreiheit naturgemäß an.

Art. 4 bezeichnet schließlich das Verfahren bei auseinandergehenden Anschauungen von Bund und Kantonen über die Konzessionirung einer Bahn oder einzelne ihrer Konzessionsbestimmungen. Es kann der Fall eintreten, wo ein Kanton der Ertheilung einer Konzession feindlich gesinnt ist, wenn z. B. die projektirte Linie bloß über einen kleinen Abschnitt des Kantons führt, oder wo die Persönlichkeit des Konzessionärs ihm mißfällig ist, oder wo einzelne Bestimmungen der Konzession ihm nicht zusagen, z. B. wenn für eine Linie, die der Kanton als sehr wichtig erachtet, nur eine Bahn zweiten Ranges gebaut werden will, u. dgl. Wenn nun der Kanton gegen die Ertheilung einer solchen Konzession, die von anderer Seite verlangt wird, opponirt, so entsteht ein Konflikt, welcher eine Lösung erfordert. Nach Art. 17 des bisherigen Gesetzes waren zwei Lösungen möglich: entweder konnte der Kanton sich zum Selbstbau der verlangten Bahn entschließen, oder es stand der Entscheid der Bundesversammlung zu, welche nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen hatte. Wir beantragen, im Wesentlichen bei diesen Bestimmungen auch in Zukunft zu verbleiben. Indes muß insoweit eine Aenderung eintreten, als der Kanton in Zukunft nicht mehr mit Erklärung des Selbstbaus einem von anderer Seite verlangten Projekte von vornherein entgegen treten kann. Da nemlich die Konzessionen vom Bunde ausgehen, so bedarf auch der Kanton für den Selbstbau einer Konzession. Man kann indes einem Kanton nicht zumuthen, in Konfliktfällen seine Erklä-

rung über den Selbstbau abzugeben, bis die Konzession festgestellt ist. Die am frühern Systeme zu treffende Aenderung hat also darin zu bestehen, daß dem Kanton in Konfliktfällen das Recht zu wahren ist, auf Grund der erteilten Bundeskonzession den Bau und Betrieb einer von ihm angefochtenen Linie auf dem eigenen Kantonsgebiete selbst zu übernehmen.

II.

Der zweite Abschnitt handelt vom Inhalt der Konzessionen und der Rechtsstellung der Konzessionäre. Wie schon angedeutet, vertheilte sich diese Materie bisher unter zwei Akte, die kantonale Konzession und die eidgenössische Genehmigung, bei welcher letzterer dann noch die Rechtsstellung der betreffenden Bahn zu den eidgenössischen Verwaltungszweigen näher bezeichnet wurde. Bei Zusammenfassung der Konzessionserteilung in einen einheitlichen, von den Bundesbehörden ausgehenden Akt sammelt sich hier nun das Wesentlichere und Allgemeinerere jener beiden bisherigen Akte. Das Meiste ist also nach Seite des Inhalts ziemlich identisch mit dem bisherigen Inhalte der Konzessionen und dem Genehmigungsakte, beziehungsweise der die eidg. Genehmigung regulirenden Gesetzgebung. Indes findet sich auch Neues, auf welches wir näher hinweisen werden.

Die Artikel 5 — 11 behandeln einige Verhältnisse allgemeiner Natur. Artikel 5 beginnt mit Bezeichnung der Zeitdauer, für welche Konzessionen erteilt werden. Er stellt drei Sätze auf: erstens die Konzessionen werden auf bestimmte Dauer erteilt, zweitens es wird Wiedererneuerung nach Ablauf derselben zugesagt, und drittens es findet die Normirung der Zeitdauer in den Konzessionen selbst statt. Bis jetzt wurden die Konzessionen gewöhnlich für 99 Jahre gegeben; allein es kann wünschbar sein, eine Veränderung dieser Fristen eintreten zu lassen, damit die Rückkaufstermine einzelner zusammengehöriger Bahnen zusammenfallen, wie denn wirklich in einigen Konzessionen aus jüngster Zeit schon Verkürzungen angebracht worden sind. Ueber das zweite Verhältniß enthält bekanntlich die englisch-französische Gesetzgebung abweichende Bestimmungen, indem nach 99 Jahren die Bahnen dem Grundherrn, resp. dem Staate anheimfallen; indes entspricht dieß den schweizerischen Rechtsanschauungen nicht, wogegen selbstverständlich unsere Nachkommen frei sein werden, die auslaufenden Konzessionen nur in der ihren dazumaligen Interessen entsprechenden Weise zu erneuern.

Artikel 6 behandelt das wichtige Kapitel der Ausschluß- und Vorzugrechte. Die Idee, auf welcher alle diese Vorrechte und Verkehrshemmnisse beruhen, gehört einer längst verschwundenen Zeit an. Die Politik des Mittelalters ging dahin, auf dem Gebiete der Gewerbs-

thätigkeit einzelnen Ständen, Gewerben und Korporationen Schutz gegen belästigende Konkurrenz zu gewähren, was für die Begünstigten freilich angenehm, aber für das große Publikum lästig war. Ebenso wurden die Grundeigentümer gegen unangenehme Nachbarschaft resp. gegen neue Einsassen durch das System der sog. Zug- oder Retraktsrechte gesichert, mittelst welchem die Besitzenden das an sich ziehen konnten, was sonst zum freien Erwerb ausgetrieben worden wäre. Diese ganze, in ihren Wurzeln im Lehenrechte ruhende Weltanschauung ist untergegangen. Die Neuzeit hat an die Stelle jener Systeme die freie Konkurrenz und die Freiheit des Verkehrs gesetzt. Es ist eine große Kuriosität, daß es der eigenthümlichsten Schöpfung des modernen Geistes, dem Eisenbahnwesen, vorbehalten blieb, jene veralteten Privilegien wieder neu zu beleben und das Protektionssystem nebst dem Zugrechte zu neuer Geltung zu bringen. Die Eisenbahn, welche in schonungsloser Weise den Kutscher, Frachtfuhrmann, Spediteur u. s. f. erdrückte, sicherte sich ihrerseits gegen die Konkurrenz von Parallelbahnen und nahm für sich das Recht in Anspruch, jedem Dritten, den sein Nachdenken auf ein neues, an gegebene Linien anschließendes, Projekt geführt hatte, die Frucht seiner Bemühungen und Bestrebungen durch die Erklärung der Vorhand in der Ausführung zu entreißen. Wenn man auch zugeben kann, daß sich für die Konstituierung solcher Rechte einige Anhaltspunkte darin finden konnten, daß diese Unternehmungen nur durch Kapitalsummen ausführbar waren, welche die bisher bekannten Verhältnisse überschritten und für deren Herbeiziehung außerordentliche Mittel in Anwendung zu bringen waren, so bleiben nichtsdestoweniger die bezeichneten Einräumungen Abnormitäten, welche sich weder mit dem Prinzip der Rechtsgleichheit Aller, noch mit demjenigen der Verkehrsfreiheit vertragen. Es hat daher auch die Verfassung des Norddeutschen Bundes diese Vorrechte gestrichen und wir beantragen gegenwärtig, ein Gleiches für die Zukunft auch bei uns zu thun.

Für diese Streichung sprechen auch noch praktische Rücksichten. Die kantonalen Konzessionen pflegen die Parallelbahnen in gleicher Richtung auszuschließen. Allein was ist eine solche Parallelbahn? Im Spezialfalle wird dieß stets streitig werden. Eine reine Parallelbahn ist im Grunde nur da vorhanden, wo zwei Bahnen absolut den gleichen Verkehr bedienen und dieß wird nur der Fall sein, wenn sie hart neben einander liegen. Wenn z. B. eine Bahn dem einen Ufer eines Flusses oder Sees entlang gebaut wird, so ist mathematisch genommen eine Bahn auf dem andern Ufer gewiß eine Parallelbahn und es können die beiden für den weiter gehenden Verkehr allerdings Konkurrenzen bilden; für den Lokalverkehr sind sie aber keine Konkurrenzen, weil jede ein selbstständiges Verkehrsgebiet hat. Dieser vage Begriff gewährt daher, wenn es zum Streite kommt, nicht einmal wirklichen Schutz. Wohl aber ist es den

Inhabern solcher Rechte möglich, jedem Konkurrenzversuche Steine in den Weg zu schieben und dem Kapital, das sich etwa dazu hergeben würde, Scheu einzusößen.

Dies ist noch in viel höherem Grade der Fall bei den Vorzugsrechten, welche gewöhnlich für Zweig- oder einmündende Bahnen konstituiert worden sind. Wie die Sachen stehen, ist am heutigen Tage natürlich jede neue Bahn im Falle, in eine bestehende einzumünden, ja sehr oft in deren zwei. Der Werth der Eisenbahnen beruht ja wesentlich mit auf deren Zueinandergreifen zu einem großen Netze und es sollen und können durch neue Bahnen nur einzelne Maschen dieses Netzes neu gebildet werden. Es hätte am Ende noch einen Sinn, daß kleinere, unselbstständige Verzweigungen einer Hauptlinie dieser reservirt bleiben; allein es bedarf zu diesem Behufe keiner Stipulation besonderer Vorrechte, da es den Betreibern solcher Bahnprojekte fast immer nur um die Befriedigung gewisser lokaler Interessen zu thun ist und sie mit größter Freude vor der Konkurrenz der bestehenden Gesellschaften zurücktreten, wenn diese die Projekte selbst ausführen wollen. Dagegen hat man angefangen, Bahnprojekte als Zweige oder Einmündungen anderer zu bezeichnen, die eine solche Natur gar nicht haben, sondern ganz selbstständigen Charakters sind. Hier entsteht die Frage: ist eine Einmündung und ein Anschluß eins und dasselbe, oder wie unterscheiden sich diese Begriffe? Sind diese Begriffe eins und dasselbe, so ist eine selbstständige neue Bahn fast nicht mehr gedenkbar, und die ganze Entwicklung der Zukunft wäre damit gewissermaßen verkauft. Sind aber jene Begriffe verschieden, so läßt sich jedes Vorzugsrecht völlig unwirksam machen dadurch, daß ein Konzessionär für die von ihm projektirte Linie die Konzession nur bis in die nächste Nähe derjenigen Bahn verlangt, in welche er einmünden will und sodann von da den Anschluß nach dem Gesetze besonders regulirt. Auch da schützt deßhalb einem beharrlichen Gegner gegenüber das Vorrecht in keiner Weise, sondern es hat auch da mehr den Charakter eines Verhinderungsmittels, um Zeit zu gewinnen und das Kapital zu erschöpfen.

Wir wiederholen daher, diese Vorrechte sind in That und Wahrheit für die Berechtigten keine Schutzmittel, sondern lediglich Instrumente der Intrigue und als solche ebenso verwerflich, wie sie es aus prinzipiellen Gesichtspunkten sind.

Es ist ein großes Glück, daß der Bund mit anerkennenswerther Vorsicht gegenüber all diesen Vorrechten stets und unabänderlich die in Artikel 17 des bestehenden Eisenbahngesetzes fixirten Rechte der Bundesbehörden, auch gegen den Willen eines Kantons eine Eisenbahnlinie zu dekretiren, vorbehalten hat. Die Kantone haben sich gebunden und es ist bekannt, daß erst jüngst ein solcher Lösegeld zu bezahlen hatte, um von seiner Verpflichtung frei zu werden. Der Bund aber hat sich nir-

gends gebunden und daher ist er, wenn die Konzessionsberechtigung an ihn übergeht, in dieser Beziehung ganz frei und wir beantragen, ausdrücklich zu bestimmen, daß in den neuen, vom Bunde ausgehenden Konzessionen keine Ausschluß- und Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen eingeräumt werden dürfen. Was die Vergangenheit betrifft, so sichert Absatz 2 des Artikels 6 die erworbenen Rechte, aber mit der Beschränkung, daß auch das Recht des Bundes gesichert bleibt, wie er es sich bei Genehmigung der betreffenden Konzessionen gewahrt hat.

Artikel 7 handelt vom Sitz und Domizil der Eisenbahngesellschaften. So lange die Kantone die Konzessionen gaben, konnten sie in dieser Beziehung ihre Interessen selbst wahren. Wenn dagegen die Konzessionserteilung an den Bund übergeht, so muß dieser den Kantonen Garantien geben, daß ihre Interessen auch fernerhin geachtet bleiben sollen. Der Sitz der Gesellschaft kann natürlich nur an einem Orte sein. Daß die Gesellschaften aber in jedem durch ihre Unternehmung berührten Kanton ein Domizil zu verzeihen haben, ist selbstverständlich und keineswegs eine Benachtheiligung der ersten, weil ohne dieses sonst jeder ihrer Stationsvorstände u. s. f. aus seiner Geschäftsführung vom Publikum direkt belangt werden könnte. Das Publikum von Genf braucht sich z. B. für seine Klagen über schlechte Behandlung eines auf dem Bahnhofe Genf ausgegebenen Ballots nicht an den Freiburgischen, der Glarner nicht an den St. Gallischen, der Berner nicht an den Baselschen Richter weisen zu lassen. Es soll zwar dem Kläger freistehen, eine Gesellschaft auch an ihrem Hauptsitze zu belangen; allein er soll berechtigt sein, das Recht auch vor seinem heimischen Richter zu suchen.

Artikel 8 handelt von den bisher den Eisenbahnen gewährten Zollbegünstigungen und es schließt sich alsdann daran die Frage der Steuerfreiheit der Eisenbahnen an. Was diese Begünstigungen im Allgemeinen anbelangt, so erklären wir von vornherein, daß es nach unserer Ansicht ganz am Platze war und ist, wenn die Staatsbehörden die Bestrebungen zur Erstellung von Eisenbahnen auch ökonomisch möglichst ermuthigen und unterstützen; denn es unterliegt nicht dem mindesten Zweifel, daß durch diese Verkehrsmittel die Oekonomie jedes Landes und dadurch auch seine Steuerkraft mächtig gestärkt wird. Für solche Zwecke ausgegebene mäßige Summen rentiren sich daher auch fiskalisch vortrefflich. Es hätte sich z. B. ohne die Eisenbahnen die Bolleinnahme der Schweiz sicher nicht in dem Maße entwickelt, wie es gegenwärtig der Fall ist, und das Nämliche kann gesagt werden von der Einnahme der Kantone und einzelner Gemeinden. Wir finden daher gegen die Thatsache einer solchen ökonomischen Erleichterung und

Ermunterung durchaus nichts einzuwenden, wohl aber gegen die gewählte Form.

Um zuerst von den Zollbegünstigungen zu sprechen, so hat nicht bloß der eidgenössische Fiskus den Schaden davon, was weniger zu bedeuten hätte, sondern die inländische Gewerbsthätigkeit auf demselben Gebiete. Es handelt sich da nicht, wie etwa schon angedeutet wurde, um Protektion dieser Thätigkeit, sondern nur um ihre Gleichstellung. Läßt man z. B. eine fremde Maschine zollfrei ein, während der inländische Fabrikant den Rohstoff zu einer solchen verzollen muß, so ist die Gleichheit der Stellungen natürlich aufgehoben und man kann höchstens etwa durch eine zweite künstliche Operation, nämlich durch Rückvergütung des letzteren Zolls an den Inländer den Nachtheil wieder ausgleichen. Diese künstlichen Operationen geben aber nur zu Unterschleifen Veranlassung und erreichen doch ihren Zweck nicht. Das Zollsystem eines Landes bildet, wenn es auch gar nicht protektionistisch eingerichtet ist, doch immer ein Ganzes, in das man, ohne Ungerechtigkeiten zu begehen und das Inneingreifen der verschiedenen Arbeiten zu stören, nicht einzelne beliebige Rissen hineinreißen kann. Jede Zollbegünstigung ist ein Unrecht und eine Störung der natürlichen gewerblichen Entwicklung des Landes und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß ohne die in Frage stehende Zollbegünstigung diejenigen Industrien, welche für die Eisenbahnen arbeiten, sich in der Schweiz viel bedeutender entwickelt hätten; sie hat daher dem Lande im Ganzen nach Seiten seiner Arbeitsentwicklung geschadet.

Wenn diese spezielle Art der Begünstigung im Anfange noch begreiflicher war, so ist solches bei den veränderten Verhältnissen jetzt nicht mehr der Fall. Die ältern Gesellschaften haben nun diese Vortheile bald 20 Jahre lang genossen und es dürfte schwierig sein, einen Grund zu finden für weitere Belassung des Privilegiums. Für das Zustandekommen der Bahn wird dadurch nichts mehr geleistet, die Aktien haben in der Zwischenzeit fast durchgängig die Hand gewechselt, so daß die Begünstigung durchaus keine andere Bedeutung mehr hat, als die eines Geschenke an die jetzigen Aktionäre, was vernünftiger Weise doch nicht Sache des Bundes sein kann.

Es wäre nun freilich unbillig, den neu entstehenden Eisenbahnen kurzweg eine ökonomische Unterstützung zu entziehen, welche man den alten Gesellschaften gewährt hat. Man kann die Berücksichtigung der erstern aber nicht in der Art ausführen, daß man für die einen (ältern) Eisenbahnen das Privilegium abschafft, für die andern (neuen) es dagegen bestehen läßt. Auch die neuen Eisenbahnen werden hauptsächlich von den ältern Gesellschaften gebaut werden und da möchte es dann schwierig sein, im Spezialfalle zu entscheiden, ob eine Maschine dem neuen Bahnstük zugehörig sei oder nicht. Es ist viel zweckmäßiger, man wähle den

offenen und geraden Weg eines der bisherigen Unterstützung entsprechenden kilometrischen Baarbeitrag. Für die Bundesklasse ist es genau gleich, ob sich der Ausfall als Mindereinnahme oder Mehrausgabe darstelle; für die Bahn ist der Baarbeitrag ebenso angenehm, weil derselbe die Kapitalbeschaffung schon etwas erleichtert, welche Operation immer die schwierigste sein wird; für die einheimische Gewerbsthätigkeit aber fällt das privilegium odiosum der jezigen Begünstigungsweise hinweg. In der Hand der bisherigen Zollaussweise und mit Zuhülfeziehung von Technikern wird sich das Maß der jeweiligen Subsidie leicht bestimmen lassen; sie wird nach gewissen Kategorien abzustufen sein, welche mit den Anlage- und Betriebskosten einer Bahn in Parallele stehen. Die Ausbezahlung soll indeß erst erfolgen, wenn die Bahn gebaut und in Betrieb gesetzt ist. Den bestehenden Bahnen, welche im Juli 1874, mit welchem Tage das Privilegium ausläuft, dasselbe noch nicht 10 Jahre genossen haben, wird ebenfalls eine entsprechende Theil-Entschädigung zu verabreichen sein.

Was nun weiter die Steuerbefreiung der Eisenbahnen betrifft, so ist sie noch viel irrationeller als die erwähnte Zollbegünstigung. Die Eisenbahn konkurriert mit dem Dampfschiff, dem Lastschiff, dem Kutscher, dem Frachtfuhrmann u. s. f., welche alle ihre Steuern bezahlen müssen; sie ist Grundeigenthümerin und Gebäudeeigenthümerin, hat als solche einen Theil des in andern Händen steuerpflichtigen Areal's in Beschlag genommen, spricht für alle diese Etablissements den Schutz des Gesetzes, gute Zufahrten, polizeiliche Vorkehrungen aller Art an. Für ihre Arbeiter, welche sie massenhaft auf einzelne Punkte wirft, werden Kirchen, Schulhäuser, Straßen, Brunnen, Beleuchtungseinrichtungen u. s. f. nothwendig. Die Eisenbahnen sammeln auch Kapitalien in Form von Reservefonds an und betreiben oftmals noch Geschäfte, welche mit dem Eisenbahnbetrieb nicht in absolutem Konnex stehen. Solchen Instituten nun Steuerfreiheit zu gewähren, ist unzweckmäßig und tritt sogar dem Grundsatz der Rechtsgleichheit sehr nahe. Die angeblichen Schwierigkeiten der Steuerermittlung sind durchaus nicht vorhanden oder lassen sich bei gutem Willen ebenso leicht überwinden, als bei andern industriellen Gesellschaften, welche mehrfach etablirt sind, wie z. B. bei Banken mit Filialen.

Wie wir schon angedeutet, halten wir eine Unterstützung solcher Etablissements von Staat und Gemeinden wohl angebracht; allein man sollte auch hier bezüglich der Form derselben den geraden, Jedermann verständlichen Weg einschlagen, welcher in die Rechtsgleichheit aller Bürger nicht störend eingreift; denn der jezige Zustand erzeugt in Einzelem große Härten.

Wir hielten es für angemessen, mit unserer Anschauung über diese Frage nicht zurückzuhalten. Dagegen glauben wir nicht, daß darüber

etwas ins Gesetz aufzunehmen sei. Der Bund ist nämlich unsern Erachtens nicht im Falle, über diese Materie Vorschriften zu erlassen. Er kann keine Steuerbefreiung der Eisenbahnen dekretiren, weil er kein Dispositionsrecht über die Kantonal- und Gemeindefinanzen hat; er kann aber aus dem gleichen Grunde ebenso wenig die Steuerpflicht verordnen, zumal auch darüber die Kantone zu entscheiden haben und die kantonalen Steuergesetzgebungen fast durchgängig Steuerprivilegien der einen oder andern Art kennen. Es kann sich bloß fragen, ob für den Fall, als ein Kanton ein solches Steuerprivilegium auch in Zukunft gewähren wollte, solches in der Bundeskonzession festgesetzt werden könnte. Diese Frage müssen wir bestimmt verneinen; denn der Effekt einer solchen Aufnahme wäre der, daß der Bund dafür Garant würde. Wir sind deßhalb der Meinung, daß die Ordnung solcher Verhältnisse den Kantonen und Gesellschaften direkt überlassen werden müsse. Wir werden aber, soweit an uns, den Kantonen empfehlen, lieber eine andere Form der Unterstützung zu wählen und den ersten gegebenen Anlaß zu ergreifen, um auch mit den bestehenden Privilegien aufzuräumen. Ein geeigneter Anlaß hiefür wird jedenfalls der Zeitpunkt des ersten Rückkaufstermins sein.

Artikel 9 verpflichtet die Eisenbahnen, Maßregeln zu ergreifen, um verunglückten Angestellten und Arbeitern resp. den Hinterlassenen eine angemessene Entschädigung zu gewähren, und verpflichtet den Bundesrath zu besonderer Acht auf die Ausführung dieser Bestimmung. Es ist wohl zu bemerken, daß es sich dabei nicht um die Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber dem Publikum handelt, denn diese wird anderweitig (Artikel 34) bestimmt. Es muß anerkannt werden, daß die meisten Gesellschaften der genannten Verpflichtung schon von sich aus nachgekommen sind. Die ausnahmsweisen Gefahren beim Bau und Betrieb dieser Unternehmungen rechtfertigen aber eine besondere Staatsfürsorge für diese Arbeiterklasse, die sich nicht so leicht selbst helfen kann.

Seit Abfassung unsern diesfälligen Vorschlags hat bekanntlich der deutsche Reichstag ein Gesetz erlassen betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerke u. c. erfolgten Tödtungen und Körperverletzungen. Dieses Gesetz bezieht sich übrigens nicht bloß auf Verletzungen durch Eisenbahnen, sondern es hat einen allgemeinen Charakter. Es dürfte näherer Erwägung werth sein, ob es nicht angemessen sei, die Bestimmungen dieses Gesetzes ihrem wesentlichen Inhalte auch auf das Gebiet der Eidgenossenschaft zu übertragen; indeß präjudizirt der vorgeschlagene Art. 9 dieser Frage nicht.

Artikel 10 stellt den Grundsatz auf, daß ohne ausdrückliche Genehmigung des Bundes keine Veränderung einer erteilten Konzession in irgend welcher Form an einen Dritten stattfinden

kann. Die Konzession legt dem Inhaber Verpflichtungen auf und es ist nun selbstverständlich, daß solche nicht ohne Zustimmung des Berechtigten auf einen beliebigen Dritten übertragen werden können. Solche Uebertragungen können erfolgen durch Verkauf einer Linie, durch Fusionen, durch Konkurs u. s. f. Es ist möglich, daß auch verdeckte Formen gewählt werden, z. B. das Mittel einer Betriebsfusion. Es wird in jedem einzelnen Falle zu prüfen sein, ob die Uebertragung den Rechten des Bundes präjudizire, eventuell was für Maßregeln zu ergreifen seien, um diese Rechte zu schützen.

Artikel 11 handelt von der Bestellung von Pfandrechten an Eisenbahnen und reservirt die Regulirung dieser Materie einem Bundesgesetze. Es ist bekannt, daß sich für diesen Fall einzelne Kantone bereits zum Abschluß von Konkordaten genöthigt sahen. Indes haben solche Konkordate ihre Schwierigkeiten und da die einzelne Kantonsgesetzgebung für diese über mehrere Kantone sich erstreckenden Unternehmungen doch nicht ausreicht, so ist es wohl am natürlichsten, für diesen beschränkten Zweck die Bundesgesetzgebung herbei zu ziehen. Es rechtfertigt sich dieß um so mehr, da bei solchen Verpfändungen der National-Kredit mit engagirt ist.

Eine zweite Serie von Bestimmungen, welche in den Art. 12—18 niedergelegt sind, bezieht sich wesentlich auf bauliche Verhältnisse.

Art. 12 weist die Expropriationsgesetzgebung dem Bunde zu und bestätigt damit lediglich das bestehende Recht.

Art. 13 ist, was die Vorschrift über die Frist für den Beginn des Baues und die gleichzeitige Leistung des finanziellen Ausweises betrifft, ebenfalls nur eine Kopie des Art. 11 des jetzigen Gesetzes. Dagegen sind wir durch die Erfahrung belehrt worden, daß die Ansetzung einer solchen Anfangsfrist nicht genügt, selbst wenn damit noch eine Vollendungsfrist verbunden wird. Man hat mehrfach gesehen, daß Gesellschaften, welche mit der Herausnahme gewisser Konzessionen nur mit Spekulation verbunden, nach Leistung des Ausweises nicht ernstlich zur Ausführung der Unternehmung vorschritten und auf die ihnen zugegangenen Aufforderungen hin theils mit vagen Bertröstungen antworteten, theils auf den Nichtablauf der Vollendungsfrist und den Mangel an Berechtigung der Behörden zu Zwischenverfügungen hinwiesen und sich auf solche Weise Jahre lang im Besitze der ihnen verliehenen Konzessionen zu erhalten wußten. Um diesem Uebelstande zu begegnen, schlagen wir vor, daß der Bundesrath nach Anhörung der Gesellschaft auch die Fristen bestimmen soll, in denen der Bau fortschreiten soll, und daß er sich für Erhaltung dieser Fristen, wo er es nöthig findet, Sicherheit bestellen lassen kann. Es entspricht diese Vorschrift auch dem Inhalte der Gesetzgebungen aller andern Länder.

Ebenso muß nun in der Bundeskonzession analog den Bestimmungen der bisherigen Kantonalkonzessionen auch die Vollendungsfrist bezeichnet werden. Diese Frist kann zwar von der Bundesversammlung gutfindendenfalls weiter erstreckt werden. Dagegen hat das Gesetz die rechtliche Folge der Nichteinhaltung der Frist, bei verweigerter Erstreckung, klar zu bezeichnen. Der Staat soll aus der Nothlage der Gesellschaft keinen Vortheil ziehen, sondern sich damit begnügen, die vorhandene Anlage öffentlich zu versteigern und der Gesellschaft den Erlös zu behändigen, soweit sie auf denselben Anspruch hat.

Art. 14 handelt von der Genehmigung des Bauplans. Wir halten dafür, daß hier ein ganz analoges Verfahren stattfinden solle, wie bei der Konzessionserteilung, nemlich ein Zusammenwirken der Bundes- und Kantonalbehörden. Wenn die Art der Anlage einer Bahn auch die allgemeinen Landesinteressen wesentlich berührt und daher eine selbstständige Prüfung auch von Seiten der Bundesbehörden, schon unter dem bloßen Gesichtspunkte der militärischen Interessen, vollberechtigt ist: so läßt sich doch nicht verkennen, daß die meisten der hier einschlagenden Fragen Lokalinteressen betreffen. In dieser Beziehung kann der Bund in erster Linie füglich den nächsten Interessenten den Entscheid anheimgeben. Nur für Fälle der Nichtverständigung derselben wird er seine Aktion zu reserviren haben und diese wird mehr die Natur eines schiedsrichterlichen Entscheides annehmen. Es ist für alle Interessenten gleichmäßig angenehm, wenn eine etwas ferner und höher stehende Autorität schließlich derartige Konflikte erledigt.

Hiebei ist auch die Frage zu erledigen, wie es gehalten werden solle, wenn in der Folge erweiterte Verkehrsbedürfnisse neue Einrichtungen nothwendig machen. Diese Frage entsteht insbesondere, wenn kostspieligere Einrichtungen verlangt werden, wie Anlage eines zweiten Geleises für gewisse Bahnstrecken und Anlage neuer oder Erweiterungen bestehender Stationen. Die bisherigen kantonalen Kommissionen sehen den Fall mehrfach vor, wie er ja auch erfahrungsgemäß sich sehr häufig praktisch präsentirt. Die Hauptfrage ist, wer soll in solchen Fällen entscheiden? Den Eisenbahngesellschaften kann man den Entscheid nicht überlassen, weil in solchen Fällen die öffentlichen Interessen mit ihren Privatinteressen öfters kollidiren. In den kantonalen Konzessionen finden sich daher für solche Fälle Schiedsgerichte vorgesehen. Allein diese Art der Entscheidungen ist prinzipiell unrichtig, weil die Wahrung der öffentlicher Interessen nicht in die Hand von Schiedsgerichten gelegt werden darf und praktisch gefährlich, weil es in der Folge außerordentlich schwierig wird, über ein gerichtliches Urtheil hinwegzukommen, selbst wenn die Bedürfnisse noch viel dringender werden. Die Wahrung der öffentlichen Interessen ist naturgemäß Sache der ordentlichen Staatsbehörden, und ihnen muß nothwendig der letzte Entscheid auch in den

bezeichneten Fragen reservirt bleiben. Um indeß die Eisenbahngesellschaften davor zu schützen, daß nicht etwa das bloße Belieben einer Administrativbehörde mit wirklichen Verkehrsbedürfnissen verwechselt werde, mag es ganz passend sein, diesen Entsch. mit außerordentlichen Garantien zu umgeben. Wir schlagen deßhalb vor, daß dem Entsch. des Bundesrathes vorgängig eine Prüfung durch Sachverständige stattzufinden habe und daß, wenn sich die Gesellschaft bei dem Entsch. des Bundesrathes nicht beruhigen kann, ihr das Recht zur Beschwerde an die Bundesversammlung ausdrücklich reservirt bleiben soll.

Die Artikel 15 und 16 reproduziren gleichmäßige Bestimmungen aller bisherigen Konzessionen über Inanspruchnahme des Bahnkörpers für gewisse Bauten von allgemeinerem Interesse und einzelne baupolizeiliche Vorschriften (Sorge für unge störte Kommunikationen während des Baues, Ersatzpflicht für Beschädigungen, Pflicht zur Einfriedung der Bahn u. dgl.). Sie schließen sich an die Bestimmungen des Expropriationsgesetzes an und werden wohl passend dem gegenwärtigen Gesetze selbst einverleibt, da die Kantone hiedurch die bisher von ihnen selbst vorgesehenen Garantien in unvermindertem Maße erlangen.

Art. 17 schreibt für die Kollaudation der Bahn wiederum das Zusammenwirken von Bund und Kantonen vor, wie für die Plan genehmigung. Die Kollaudation ist ja nichts Anderes als die Prüfung der Ausführung des Bauplanes.

Nach Art. 18 hat die Gesellschaft nach Vollendung der Bahn einen Grenz- und Katastralplan, eine genaue Beschreibung sämtlicher Bahnbauten und ein Inventar des Betriebsmaterials dem Bundesrathe einzureichen, sowie spätere Nachträge in allen diesen Beziehungen nachzuliefern. Die kantonalen Konzessionen fordern das Gleiche bis jetzt ebenfalls schon für die Kantonalarchive. Mehrfache Kopien erscheinen indeß nicht nothwendig, da das Bundesarchiv ja den Kantonen zum beliebigen Gebrauche offen steht und es wohl am natürlichsten ist, Dokumente dieser Art auf einem einheitlichen Punkte zu sammeln. Sofern die Kantonsregierungen indeß Werth darauf legen sollten, solche Dokumente auch in ihren Archiven aufzubewahren, so wären Kopien von da leicht zu beziehen.

Die Art. 19 — 27 endlich reguliren die speziellen Verhältnisse zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Bundesverwaltung, resp. den einzelnen Abtheilungen derselben.

Die Art. 19 — 22 befassen sich vorerst mit den Beziehungen der Bahnen zur Post- und Telegraphenverwaltung. Im Wesentlichen sind darin nur die Art. 5, 8 und 9 des bisherigen Gesetzes reproduzirt. Die darin angebrachten Veränderungen haben lediglich den Zweck, einzelne bisherige Streitfragen zu erledigen.

In Art. 19 ist im 2. Lemma nur die kleine Veränderung angebracht, daß bei dem unentgeltlich zu transportirenden Postpersonal auch noch das Inspektionspersonal besonders genannt ist. Es besteht übrigens darüber schon jetzt vollständige Uebereinstimmung zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahnen. Die beiden Verwaltungen haben überhaupt durch den Vertrag vom 21. Oktober 1869 und seine Anneze ihre beiderseitigen Stellungen ziemlich umfassend geregelt. — Der dritte Absatz des Art. 19, welcher eine Konzessionsgebühr von 100 Franken per Kilometer derjenigen Eisenbahnen, welche einen Reinertrag von mehr als 4⁰/₀ abwerfen, in Aussicht nimmt, war zwar nicht im bisherigen Gesetz, wohl aber in allen Genehmigungsbeschlüssen des Bundes enthalten und wird deshalb für die Zukunft richtiger dem Gesetze selbst einverleibt. Der bisherige Ansatz war 500 Fr. per Wegstunde. Wir glaubten, das metrische Maß mit einem runden Satz an dessen Stelle setzen zu sollen, obschon der Fiskus dabei etwelche Einbuße macht. Hingegen zogen wir dem bisherigen Taxationssysteme gegenüber vor, die 100 Fr. als fixen Satz von allen Bahnen zu beziehen, deren Reinertrag über 4⁰/₀ ansteigt.

Art. 20, welcher unter Umständen eine Lokalität für die Postabfertigung in den Stationen und das Anbringen von Briefeinwürfen daselbst in Aussicht nimmt, ist zwar neu, aber ebenfalls nur eine Reproduktion der Art. 14 und 15 des vorgenannten Vertrags vom 21. Oktober 1869. Es scheint richtiger, diesen Punkt in das Gesetz aufzunehmen.

Ebenso ist der Art. 21 eine Neuerung. Er bestimmt, daß für den Fall zeitweiser Unterbrechung des Betriebes einer Bahn durch Naturereignisse die Verwaltung verpflichtet sei, sofort auf andere geeignete Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes und des Transportes der Posteffekten bis zur Wiedereröffnung des Bahnbetriebes zu sorgen. Wegen die rechtliche Begründetheit dieser Forderung wird sich kaum etwas einwenden lassen. Wenn eine Gesellschaft einmal den regelmäßigen Personentransport auf einer Linie übernimmt, so geht es unmöglich an, daß sie sich dieser Pflicht entschlage, wenn durch Naturereignisse Unterbrechungen verursacht werden. Es ist ein ganz seltsames Verlangen, daß für solche Fälle die Postverwaltung, welche ihre ordentlichen Transportverbindungen aufgegeben hat, wieder in den Riß trete und den Schaden trage. Der Bundesrath hat zwar bei Anlaß der Ueberschwemmung des Jahres 1868, im Hinblick auf den sonstigen großen Schaden, den eine Bahnverwaltung erlitt, die entsprechende Mehrausgabe auf sich genommen, indeß mit ausdrücklicher Verwahrung seiner Rechte, und wir denken, daß auch in Zukunft die Postverwaltung Billigkeit walten lassen und die Bahnverwaltungen durch ihre Organe thunlichst unterstützen werde. Dagegen ist es nöthig, den Rechtspunkt ganz festzustellen, um so mehr, als in Zu-

kunst die Erstellung von Alpenbahnen die diesfälligen Gefahren bedeutend vermehren wird. Dagegen soll für solche außerordentliche Verhältnisse ein Targzuschlag gewährt werden können, da die Eisenbahntaxen natürlich zur Kompensirung der bezüglichen Mehrkosten nicht ausreichen würden.

Die Art. 22 und 23 reproduziren bloß die bisherigen Gesetzesbestimmungen betreffend das Verhältniß der Eisenbahnen zur Telegraphenverwaltung. In Art. 22 ist nur die Litt. d neu. Die Berechtigung des Verlangens, daß die Dienstdepeschen der Post- und Telegraphenverwaltung auch durch die Bahntelegraphen, wo solches nöthig, zu übermitteln sind, springt in die Augen; übrigens ist die dadurch für die Bahntelegraphen entstehende Belästigung so unerheblich, daß sie sich kaum fühlbar machen wird. In Art. 23 sind Lemma 2 und 4 neu. Es wird da vorerst bestimmt, daß wenn die Telegraphenverwaltung in einem Stationsgebäude einen Apparat für den öffentlichen Dienst aufstellen will, die Eisenbahnverwaltung ihr hiefür die nöthige Räumlichkeit unentgeltlich anzuweisen hat. Die Beziehungen der Eisenbahngesellschaften zur Telegraphenverwaltung sind im Ganzen ebenfalls durch die Uebereinkunft vom 18. Dezember 1867 ziemlich befriedigend geordnet. Während aber mehrere Eisenbahnverwaltungen dieser Uebereinkunft in der Weise Folge gegeben haben, daß auf allen Stationen auch ein öffentlicher Telegraphendienst eingerichtet ist, welcher nicht nur für das stationäre, sondern auch für das reisende Publikum vom größten Werthe ist, gibt es leider andere Gesellschaften, welche dieser wohlthätigen Einrichtung das größte Widerstreben entgegensetzen. Die Bundesbehörden werden selbstverständlich, schon aus eigenem Interesse, keine öffentlichen Telegraphenbüreaux verlangen für ganz abgelegene Stationen, wo dem Publikum durch Placirung des Telegraphen in die Dörfer besser gedient werden kann; allein es gibt umgekehrt auch Ortschaften, wo es von größtem Werthe ist, ein öffentliches Bureau in der Station selbst zu besitzen, und wir wünschen, daß wegen bloßer Vorurtheile diese öffentlichen Interessen nicht preisgegeben werden. Da der Artikel nur die Möglichkeit der Aufstellung eines einzigen Apparates im Stationsgebäude verlangt, was überall leicht gewährt werden kann, so werden die Eisenbahnverwaltungen, denen im Gebiete des Telegraphenwesens so große Vergünstigungen eingeräumt sind, über diese minime Auflage sich nicht beschweren können.

Der letzte Satz des Art. 23 erklärt in Analogie mit dem Schlusssatze von Art. 19, daß die übrigen Beziehungen der Telegraphenverwaltung zu den Eisenbahnverwaltungen der freien Verständigung überlassen werden, wobei noch besonders angedeutet wird, daß es wünschbar sei, möglichst auf allen Eisenbahnstationen auch öffentlichen Telegraphendienst einzuführen. In der schon citirten Konvention, gegen deren Beibehaltung wir keine Einwendung zu machen haben, ist das Nöthige hierüber geordnet.

Die Artikel 24 und 25 reguliren das Verhältniß der Eisenbahnen zur Militärverwaltung, und zwar stipulirt Art. 24 im Allgemeinen die Berechtigung der Bundesbehörden, für die Zwecke der Landesverteidigung die Eisenbahnen und das gesammte Betriebsmaterial derselben in Anspruch nehmen und darüber verfügen zu können. Selbstverständlich können die Bundesbehörden von dieser Berechtigung auch nur einen theilweisen Gebrauch machen, was von ihrem eigenen Ermessen abhängt. Wir glauben, uns der weitern Begründung dieser Bestimmung entschlagen zu können. Dagegen muß dieser Art von zeitweiser Expropriation der Eisenbahnen als Korrelat die Pflicht zur vollen Entschädigung entsprechen. Es schien aber genügend, in Art. 24 nur den Grundsatz auszusprechen und das Weitere dann der Zeit zu überlassen. Würde im Spezialfalle eine gütliche Verständigung nicht möglich sein, so hätte das Bundesgericht zu entscheiden. Ueber die Verfügung des Eisenbahnpersonals zu militärischen Zwecken wird das Nöthige besser in der Militärorganisation im Zusammenhange mit den übrigen Militäreinrichtungen geordnet werden.

Art. 25 ist im Wesentlichen mit den Vorschriften des Art. 10 des bisherigen Gesetzes in Uebereinstimmung. Nun sind diese Bestimmungen selbstverständlich auch auf die kantonalen Militärtransporte ausgedehnt worden, was bisher in den kantonalen Konzessionen vorgesehen wurde, die in Zukunft wegfallen. Indes wurde die Gelegenheit benutzt, um gleichzeitig auch noch einige Controversen zu erledigen, zu welchen der Wortlaut des bisherigen Art. 10 Anlaß gegeben hatte.

Die erste Controverse entwickelte sich über die Bestimmung des Begriffs „Kriegsmaterial“. Es behaupteten z. B. die Eisenbahnen, der Rohstoff, aus dem die Munition angefertigt werde, sei kein Kriegsmaterial. Um die diesfälligen Streitigkeiten zu erledigen, schlagen wir vor, jenen Ausdruck zu vertauschen mit dem etwas bestimmtern „Material, welches zum Gebrauche der Militärverwaltung bestimmt ist“.

Die zweite Controverse entspann sich über die Benützung der Schnellzüge durch Militärs. Die Eisenbahnen verweigerten die Beförderung derselben zur halben Tage auf solchen Zügen und stützten sich darauf, die Schnellzüge seien keine „ordentlichen“ Bahnzüge; sie behaupten, daß es ihnen unmöglich sei, solche Züge, wenn sie ihrem Namen entsprechen sollen, mit Militärs und Kriegsmaterial zu belasten; insbesondere müssen sie sich gegen die Präntentionen der Offiziere, welche ihre Pferde in Schnellzügen mitführen wollen, aussprechen, da das Ein- und Ausladen von Pferden so viel Zeit in Anspruch nehme, daß es ihnen ganz unmöglich würde, die Fahrordnung einzuhalten. Da es keineswegs im Willen der Bundesbehörden liegen kann, die Schnellzüge ihrem Charakter zu entfremden und ihre Fahrordnung zu verwirren, so können wir ohne weiteres zugeben, daß ganze Truppen-

förper und Kriegsmaterial auf Beförderung durch die regelmäßigen Schnellzüge keinen Anspruch haben. Dagegen läßt sich vernünftiger Weise nicht einsehen, warum einzeln reisenden Militärs der Zutritt zu den Schnellzügen nicht eben so gut gewährt werden solle, als jedem andern Reisenden, und es bedarf keiner weitem Auseinandersetzung, daß die Behauptung, die Schnellzüge gehören nicht zu den ordentlichen Zügen, nur auf einer Wortspielerei beruht. In diesem Sinne haben wir die bezüglichen Verhältnisse für die Zukunft geordnet.

Die dritte Controverse betraf die Taxe. Der bisherige Art. 10 sagte: „Militärs seien um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe zu befördern.“ Kann ein Militär ein Billet für die dritte Klasse verlangen, dieses zur Hälfte bezahlen und alsdann die erste oder zweite Klasse damit benutzen? Nach dem Wortlaute des Gesetzes allerdings. Wir müssen aber mit den Eisenbahnverwaltungen anerkennen, daß dieses Begehren unbillig ist, und wir schlagen daher vor, in Zukunft zu sagen: „zur Hälfte der tarifmäßigen Taxe“, was auch für die Beförderung des Materials paßt.

Schließlich wird in Art. 25 noch gesagt, daß die Beförderung von Militärs auf Verlangen eine ununterbrochene sein müsse, sei es, daß sie statfinde durch die im Fahrtenplan vorgesehenen oder durch außerordentliche Züge. Es versteht sich dabei von selbst, daß es nicht die Meinung hat, daß deswegen eine Störung des ordentlichen Bahndienstes eintreten dürfe. Wo besondere Schwierigkeiten vorhanden sind, wird sich wohl un schwer eine Verständigung erzielen lassen.

Art. 26 statuiert die Pflicht der Eisenbahnverwaltungen zur Erstattung von Jahresberichten an den Bundesrath und die betreffenden Kantonsregierungen nach bisherigem Ufus. Sodann werden im zweiten Absatz die Eisenbahnen verpflichtet, dasjenige statistische Material zu liefern, welches für die Herstellung einer einheitlichen Eisenbahnstatistik erforderlich ist. Da die Bundesversammlung den Kredit für eine solche Eisenbahnstatistik schon votirt hat, so ist eine weitere Begründung dieser Forderung überflüssig.

Den Schluß dieses Abschnittes bildet der Art. 27, welcher von den Rückaufsbestimmungen handelt. Soweit es sich um den Rücklauf durch den Bund handelt, ist einfach der bisherige Art. 14 reproduzirt.

Was den Rückauf von Seiten der Kantone betrifft, so glaubten wir, denselben auch für die neuen KonzeSSIONen stipuliren zu sollen mit selbstverständlichem Vorrechte des Bundes. Es wird damit die Uebereinstimmung mit Art. 4 erzielt; denn die gleichen Gründe, welche einen

Kanton veranlassen können, zum Mittel des Selbstbaues einer Linie zu schreiten, mögen gestützt auf gemachte Erfahrungen in noch viel höherm Grade vorhanden sein, um sich einer bisherigen Eisenbahnverwaltung zu entledigen und sich die Freiheit der Disposition wieder zu verschaffen.

Neben dem Falle des Rückkaufs ist aber auch noch derjenige der Verwirkung einer Konzession ins Auge zu fassen. Es könnte z. B. der Fall eintreten, daß eine Gesellschaft die Betriebskosten einer Linie mit den Einnahmen nicht zu decken vermöchte (wie solches schon bei einigen Bahnen wirklich vorgekommen ist) und daß sie nun den Betrieb einstellen oder konzessionswidrig reduzieren würde. In solchen Fällen, wie überhaupt bei Nichterfüllung der Konzessionsbedingungen, muß es ein Mittel geben, die öffentlichen Interessen wirksam zu wahren. Eine Gesellschaft, die ihre Pflichten nicht erfüllt oder nicht zu erfüllen vermag, darf nicht, gestützt auf das ihr in der Konzession eingeräumte Privilegium, andern Interessenten den Platz verschlagen, sondern sie muß weichen. Ihr Besitzthum soll auf ihre Rechnung öffentlich versteigert werden. Um indeß jede Willkühr und Ueberstürzung in einer so wichtigen Sache auszuschließen, beantragen wir, daß die letzten Akte der Bundesversammlung selbst vorbehalten bleiben sollen, nemlich eine letzte Aufforderung zur Erfüllung der Bedingungen mit einer Frist von wenigstens drei Monaten und sodann der Akt der Erklärung der Verwirkung selbst.

III.

Der dritte Abschnitt, Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebs des schweizerischen Bahnnetzes, faßt letzteres als ein Ganzes ins Auge und enthält demzufolge hauptsächlich Vorschriften für das praktische Ineinandergreifen der verschiedenen Theile. Die Klagen und Wünsche des Publikums beziehen sich fast durchgängig auf die in diesem Abschnitt behandelten Verhältnisse. Es kämpfen auf diesem Gebiete eben mächtige Interessen mit einander. Abgesehen von den sich nicht selten widersprechenden Interessen der Nationalökonomie und der Privatökonomie der Bahngesellschaften und von den zuweilen einander entgegenstehenden Interessen der verschiedenen Bahngesellschaften und der von ihnen durchzogenen Landesgebiete sind es namentlich die kleinern Lokalinteressen, welche den allgemeineren Gesamtinteressen den Krieg machen. Da in letzterer Beziehung der größte Theil des Publikums sich besser dabei befindet, wenn die Lokalinteressen überwiegend berücksichtigt werden, so läßt sich kein Standpunkt nicht ignoriren. Andererseits aber darf man doch die Gesamtinteressen durch diese Lokalinteressen auch nicht erdrücken lassen. Man wird in der Praxis daher auf diesem Gebiete nothwendig oft zu Kompromissen gezwängt und die Gesetzgebung muß demgemäß ebenfalls mit einer gewissen

Elastizität begabt werden, um solche Kompromisse zu ermöglichen. Der Gesetzgeber kann und soll zwar die Grundlinien und Zielpunkte bezeichnen, aber die Hauptsache ist dann die verständige und billige Ausführung.

Zu den Detailbestimmungen dieses Abschnittes übergehend, wird vorerst in Art. 28 die Vorschrift des jetzigen Art. 12 wiederholt, daß in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen gesichert werden solle. Die bestehende Verordnung über diese technische Einheit vom 9. August 1854 bedarf dann allerdings dringend einer Revision. Aus jenem Satz wird sodann bezüglich des Wagensystems noch eine spezielle Folgerung gezogen. Bis jetzt besteht nämlich bekanntlich in der Schweiz für die Personenwagen kein einheitliches Wagensystem, indem die frühere Westbahn und der Franco-Suisse das sogenannte englische System adoptirt haben, während die übrigen schweizerischen Bahnen durch das amerikanische System bedient werden. Letzteres hat sich die volle Gunst des reisenden Publikums erworben, während dagegen über das Erstere aus den von ihm bedienten Gegenden selbst einmüthige Klagen erfolgen. Abgesehen von der Annehmlichkeit des reisenden Publikums, daß in den amerikanischen Wagen besser sieht, sich freier bewegt, im Sommer mehr Luft und Licht hat, im Winter besser erwärmt wird, haben auch die mehrfachen Mord- und Raubankfälle, welche in den letzten Jahren in den Coupéwagen in Frankreich und England vorgekommen sind, das Publikum der Westschweiz erschreckt und das mit diesem Wagensystem verbundene Controlsystem, welches die freie Bewegung in den Bahnhöfen hemmt, trägt mit dazu bei, jenes System unbeliebt zu machen. In letzter Zeit hat sich das amerikanische Wagensystem auch noch von einer neuen vortheilhaften Seite gezeigt, indem es sich als vorzüglich erwies für Transporte von Kranken und Verwundeten. Wir halten es daher für sehr wünschbar, daß das amerikanische Wagensystem durchgängige Verwendung auf dem schweizerischen Bahnnetz finde.

Indeß wollen wir nicht verhehlen, daß der Uebergang vom einen zum andern System seine Schwierigkeiten hat. Das englische System ist ohnehin bei den Eisenbahnverwaltungen nicht unbeliebt, da es eine große Ausnutzung des Raumes gestattet und es wäre den Westbahnen allzuviel zugemuthet, wenn man von ihnen fordern wollte, daß sie ihr gegenwärtiges Wagenmaterial einfach beseitigen und ein neues anschaffen sollen. Dessenungeachtet halten wir für nothig, den Grundsatz der Einheit auszusprechen, indeß mit der Direktion, daß keineswegs dessen ploztliche Ausführung verlangt werden solle. Es lassen sich für die Ausführung zwei Möglichkeiten in Aussicht nehmen, entweder ein bloßes Verbot, neue Wagen anders als nach amerikanischem Systeme anzuschaffen, oder ein Gesamtverkauf resp. Umtausch der Wagen des

englischen Systems, welcher sich mit einer andern Eisenbahngesellschaft oder mit einer Waggonfabrik wohl ohne allzugroße Einbuße verwirklichen lassen wird.

Wir glauben sodann die Forderung stellen zu dürfen, daß die Wagen aller Klassen zur Nachtzeit beleuchtet, zur Winterzeit geheizt und gegen den Zutritt der Sonnenstrahlen mit Vorkehrungen versehen sein sollen. Wir müssen uns dabei namentlich energisch gegen das System aussprechen, die Wagen 3. Klasse in diesen Punkten schlechter zu halten, als die Wagen der andern Klassen, um durch die schlechte Bedienung der 3. Klasse eine PreSSION auszuüben, daß die Leute Platz in einer theureren Wagenklasse suchen. Dieses System ist ebenso schädlich, weil es den Verkehr vermindert, als undemokratisch, weil es auf eine Ausbeutung des ärmeren Theils der Bevölkerung hinausläuft. Das für die Gesundheit, Sicherheit und den Anstand Nothwendige soll in jeder Wagenklasse geboten werden; den Luxus des gepolsterten Sitzes und der angenehmen und bequemern Einrichtung mögen sich dagegen die Gesellschaften besser bezahlen lassen.

Ebenso glauben wir eine Bestimmung aufnehmen zu sollen über die Einrichtung der Viehwagen und der daherigen Einrichtungen in den Stationen, dahin gehend, daß die nothwendige Wartung des Viehes ermöglicht werden solle. Daß bei diesen Transporten dormalen noch große Grausamkeiten verübt werden, ist eine bekannte Sache. Da das Vieh über solche Rohheiten nicht klagen kann, so hat der Mensch, der es nutzt, doppelte Pflicht, für dasselbe zu sorgen. Ueber die Art der Ausführung wird passend im Gezeze nicht präjudiziert.

Gegenüber dem Grundsatz der technischen Einheit glauben wir dagegen eine Ausnahme stipuliren zu sollen für Lokalbahnen und Bahnen im Hochgebirge. Das schweizerische Eisenbahnnetz wird dem Lande erst dann vollen Nutzen gewähren, wenn die großen Stamm-linien sich verzweigen und jedes Thal, das bis jetzt eine ordentliche Straße zu alimentiren vermochte, seine Lokalbahn erhält. Dieser Gedanke läßt sich aber nicht verwirklichen mit dem Bausystem der großen Linien, wo der Kilometer 2—500,000 Fr. Anlagekapital in Anspruch nimmt und die Betriebskosten sich per Kilometer auf 7—12,000 Fr. stellen. Durch ein System dagegen, welches $\frac{2}{3}$ — $\frac{1}{2}$ geringere Bau- und Betriebskosten erfordert, werden sofort eine Masse von Linien möglich, an deren Realisirung früher Niemand zu denken wagte. Selbstverständlich gewährt ein leichteres Bau- und Betriebssystem nicht alle die Vortheile, wie der Betrieb der großen Bahnen; die Züge werden sich etwas langsamer bewegen und die zu transportirenden Lasten werden nicht so groß sein können. Allein die Bedürfnisse sind auch geringer und die Vortheile bleiben immerhin noch groß genug. Zeigt sich aber in der Folge, daß

auch eine Bahn ersten Ranges rentiren würde, so werden sich die Mittel zum Umbau der bestehenden oder Bau einer neuen wohl finden.

Es wäre nun in unsern Augen sinnlos, wenn man, um die abstrakte Einheit des technischen Systems nicht zu stören, jene wohlfeilern Bahnen nicht zulassen wollte, wenn sie auch in Spurweite, Wagenkonstruktion u. s. f. differiren. Der Effekt wäre der, daß eine große Zahl von Landestheilen absolut jeder Hoffnung auf eine Eisenbahn beraubt würde. Da alle diese vom großen Verkehr abgelegenen Landestheile erfahrungsgemäß herunterkommen und verkümmern, so würde dem Phanton der technischen Einheit ein Theil des Lebens der Nation geopfert.

Man wird deßhalb im Eisenbahnwesen, wie im Straßenwesen, sich nach den Bedürfnissen einrichten müssen. Wie man auch bei letzterm für die Straßen 2. Klasse und für die Straßen im Hochgebirge einen verschmälerten und biegsamern Straßenkörper annehmen und den Betrieb entsprechend beschränken mußte, so wird man auch mit den Eisenbahnen zu verfahren haben. Wenn daraus die Unbequemlichkeit entsteht, daß die Wagen dieser Bahnen nicht auf den großen Bahnen zirkuliren und die Wagen der letztern nicht auf die Lokalbahnen übergehen können, so ist solches freilich für den gewöhnlichen Betrieb, wie für die Zwecke der Landesverteidigung zu bedauern; allein es ist immer noch besser, als wenn gar keine Bahnen zu Stande kämen.

Wir haben unsererseits die Ueberzeugung, daß es nur eines kräftigen Anstoßes bedarf, um diesem System billigerer Bahnen in unserm Lande große Erfolge zu verschaffen und wir glauben, dieses System werde geeignet sein, im Einzelnen manche Härte zu süßen, welche der Bau der großen Bahnen bewirkt hat und sogar im Großen die Spannung zu lösen, welche die einseitige Lösung der Alpenbahnfrage in der Schweiz zurüklaffen mußte. Wir hegen deßhalb den lebhaftesten Wunsch, daß die Bundesversammlung sein Entstehen ermögliche und schütze.

Art. 29 reproduzirt in seinem ersten Theile den Art. 13 des bisherigen Gesetzes über die Anschlußverhältnisse der Bahnen zu einander. Der bisherige Artikel bestimmte noch, daß die Tariffsätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnen nicht ungleich gehalten werden dürfen. Wir ziehen indeß vor, in dem neuen Artikel nur von dem technischen und Betriebs-Anschluß zu sprechen und die Tarifffrage im Zusammenhange (in Art. 35) zu behandeln.

Die Allgemeinheit der bisherigen Bestimmung veranlaßte indeß schon eine Menge von Streitigkeiten. Die bestehenden Bahnen suchen öfters neue Bahnen, von denen sie Konkurrenz fürchten, von den Verkehrsknotenpunkten abzudrängen und in den direkten Anschlüssen an dritte Bahnen zu hindern. Früher wurden sogar Versuche gemacht, dem

direkten Verkehr zwischen den verschiedenen Bahngebieten Schwierigkeiten in den Weg zu legen, was den Bundesrath zum Erlass der Verordnung betreffend die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen vom 11. August 1858 veranlaßte. Während das letztere Verhältniß durch diese Verordnung ins Klare gesetzt wurde, blieb dagegen die Vereinigung des erstern Punktes ausstehend und neue Anstände gebieten den Erlass einer klaren Gesetzesbestimmung über den bestrittenen Punkt.

Die Frage stellt sich so: Kann eine neue Bahn verlangen, daß ihr die schon bestehende die Mitbenutzung ihres Bahnhofes und der Zufahrtsstrecke für die Einmündung gestatte? Von vornherein ist selbstverständlich, daß solches nur gegen angemessene Entschädigung verlangt werden könnte. Unter dieser Voraussetzung aber stehen wir nicht an, die Frage zu bejahen, sofern von der bestehenden Gesellschaft nicht erwiesen werden kann, daß der verlangte Anschluß ein unschiklicher sei. Wir glauben mit andern Worten, es dürfe jede neue Bahn den Anschluß da fordern, wo und wie er für sie am vortheilhaftesten sei und die Bahn, an welche der Anschluß verlangt wird, dürfe ihn nicht aus bloßen Konkurrenzrücksichten auf einen ungelegenen Punkt abdrängen, sofern nicht nachweisbar ihr eigener Betrieb auf dem gemeinsam benutzten Stüke in unzulässiger Weise gehemmt wird. Es kann unmöglich angehen, daß die Bahnen aus allgemeinen Interessen dem Privaten sein Eigenthum in Anspruch nehmen, sich dann aber, wenn für verwandte allgemeinere Interessen auch ihr Eigenthum in Anspruch genommen wird, hinter den absoluten Eigenthumsbegriff verschangen. Wer expropriiren kann, kann auch expropriirt werden; das erfordert der Grundsatz der Gleichheit vor dem Gesetze. Die Expropriation zum Mitgebrauch kann aber selbstverständlich nur gegen volle Entschädigung erfolgen, ähnlich wie die ursprüngliche Expropriation. Erfolgt über das Maß der beiderseitigen Lasten keine Verständigung, so hat auch da das Bundesgericht als ordentlicher Gerichtsstand zu entscheiden. Das Bundesgericht kann dabei natürlich auch in Erwägung ziehen, ob und in welchem Maße ein Entschädigungsanspruch gerechtfertigt sei für die Konkurrenz auf dem gemeinsam betriebenen Bahnstüke. Der Entwurf spricht von der Möglichkeit einer Mitbenutzung bestehender Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation; er vermeidet absichtlich jede Bezeichnung der Art und Länge dieser Bahnstrecken, da wir von der Ansicht ausgehen, daß hier Alles auf die Verhältnisse des speziellen Falles ankomme, unter Umständen aber selbst eine Mitbenutzung eines längern Bahnstücks in Frage kommen könnte, immerhin unter den Voraussetzungen, die wir schon bezeichnet haben. Ueber Anstände dieser Art hätte der Bundesrath wie bisher zu entscheiden. Wenn die bestehenden Bahnen voll entschädigt und im eigenen Betriebe nicht beschränkt werden, so kann vernünftiger Weise von einer Beeinträchtigung ihrer Rechte nicht die Rede sein.

In Art. 30 schlagen wir vor, einem Gedanken Raum zu machen, welcher in neuester Zeit, namentlich in Deutschland, großen Anklang und auch schon praktische Verwirklichung gefunden hat. Um diesen Gedanken zu verstehen, muß man sich einen Augenblick in die voreisenbahnlichen Zustände zurückversetzen. Damals vermittelte sich der große Güterverkehr auf den dem Staate angehörenden Straßen durch eine Anzahl von Fuhrleuten, deren Wägen von einer Menge von Speditours befrachtet wurden, welche ihrerseits die Güter vom Publikum in Empfang nahmen und demselben ablieferten. Es war damit sowohl für die Fuhr als für die Spedition eine Konkurrenz vorhanden, und die Fuhr- und Speditionsgeschäfte selbst lagen der Regel nach in ganz verschiedenen Händen. Das Publikum hatte also den dreifachen Vortheil, daß erstlich die Fahrbahn Gemeingut war, daß zweitens auf derselben für Diejenigen, welche nicht eigene Transportmittel besaßen, eine Konkurrenz von allgemein dargebotenen Fahren bestand und daß drittens die nemliche Konkurrenz auch für das Speditionsgeschäft selbst vorhanden war.

Durch die Eisenbahnen änderten sich bei uns diese Verhältnisse gänzlich. Die Bahnen wurden Privateigenthum, und die Eigenthümer dieser Bahnen erhielten das thatsächliche Monopol sowohl für die Fahrt, als für die Spedition. Das ganze Transportgeschäft konzentrirte sich dergestalt in einer Hand, welche damit thatsächlich den Verkehr nach allen Richtungen hin zu beherrschen vermochte.

Daß dieser Zustand seine außerordentlich großen Schattenseiten hat, kann unmöglich geläugnet werden, und es erklärt sich auch daraus die Fluth von Beschwerden über die Eisenbahnverwaltungen, weil diese eben jetzt auf einen Punkt zusammenströmen, während sie sich vorher nach verschiedenen Seiten hin vertheilten. Allein wie läßt sich diesen Uebelständen abhelfen? Theoretisch ist die Antwort ziemlich leicht; die Abhilfe liegt in der Wiederherstellung der Konkurrenz, wie sie früher bestand. Allein die praktische Verwirklichung dieses Problems hat ihre Schwierigkeiten.

Das Problem wurde bis jetzt wesentlich nach zwei Seiten hin zu lösen versucht, einmal durch die Einführung des sog. Konkurrenzbetriebs und andererseits durch die Ausscheidung zwischen Fracht- und Fahrverkehr.

Der Konkurrenzbetrieb würde darin bestehen, daß auf der gleichen Bahn zwei, drei oder noch mehr Gesellschaften zum Betriebe derselben zugelassen würden in der Weise, daß die Bahn und das stationäre Personal Allen gemeinschaftlich, das Betriebsmaterial und das ambulante Betriebspersonal aber jeder Gesellschaft eigenthümlich wäre. Das preuß. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 hat dieses Verhältniß ausdrücklich vorgesehen. Es schreibt in § 27 und 28 vor:

§ 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere gegen

Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§ 28 bis 31, vergl. mit § 45) die Befugniß erlangen, wenn das Handelsministerium nach Prüfung aller Verhältnisse es angemessen findet, denselben eine Konzession zu erteilen.

§ 28. Auf solche Konkurrenten sind in Ansehung der Bahnpolizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, sowie der Verpflichtung zum Schadenersatz dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§ 23, 24, 25 für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

Eine Reihe weiterer Artikel (26—35) beschäftigt sich mit Regulirung einschlägiger Fragen, wie Berechnung des Bahngeldes, Theiligung am Reservefond, Entscheidung von Streitigkeiten u. s. f. Durch diesen Vorgang der preussischen Gesetzgebung ist immerhin der Beweis geleistet, daß das Verhältniß sich theoretisch reguliren läßt. Allein praktisch ist unsers Wissens in Europa dieser Konkurrenzbetrieb noch nicht erprobt worden, während allerdings in Amerika derselbe auf einer Bahn vorkommen soll, indeß auch nur für den ununterbrochenen Betrieb einer sehr großen Distanz. Es läßt sich nicht läugnen, daß dieser Art von Konkurrenzbetrieb sehr große praktische Schwierigkeiten im Wege stehen und daß vielleicht das Publikum, das doch vor Allem Sicherheit wünscht, bei Einführung dieser Art von Konkurrenz nicht ohne Sorgen wäre. Jedenfalls erscheint uns der gleichzeitige Betrieb nur auf zweispurigen Bahnen ausführbar. Der Bundesrath glaubt deßhalb, es solle die Realisation des an sich richtigen Gedankens durch einen Hinweis des Gesetzes in Zukunft möglich gemacht werden; dagegen sei es zweckmäßig, die weitere Regulirung dieses Verhältnisses dem Gesetzgeber selbst vorzubehalten. Es hätte dabei die Meinung, daß noch weitere Erfahrungen abgewartet würden. Beiläufig gesagt, ließe sich die Frage der Nachtzüge vielleicht in solcher Weise lösen, wenn die bisherigen Gesellschaften sich zu deren Einführung nicht verstehen könnten.

Von größerer praktischer Bedeutung scheint uns das Verlangen zu sein, daß die Eisenbahnen neben dem Frachtverkehr auch den bloßen Fahrverkehr gestatten sollen. Dieser Gedanke ist nemlich auf einer deutschen Bahn, der Nassauischen, in Ausführung gebracht worden, und zwar mit günstigen Resultaten. Es hat alsdann der deutsche Handelstag im Jahr 1868 folgenden einmüthigen Beschluß gefaßt:

„In Erwägung, daß bereits das preussische Eisenbahngesetz vom Jahr 1838 den Eisenbahnbau und den Betrieb des Frachtgeschäfts auf Eisenbahnen als zwei von einander zu sondernde Geschäftszweige in das Auge gefaßt hat;

daß demnächst die Hamburger-Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sich über einen Reglements-Entwurf schlüssig gemacht hat, in welchem unterschieden wurde

- a. der Frachtverkehr, bei welchem die Eisenbahn-Verwaltung die Güter in Empfang nimmt, sie verladet und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn sie an dem Bestimmungsorte an den ihr angewiesenen Empfänger abliefern;
- b. von dem Frachtverkehr, bei welchem die Eisenbahn-Verwaltung einen Eisenbahnwagen dem Absender zum Verladen der Güter bereit stellt und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn dem ihr angewiesenen Empfänger zur Entladung der Güter wiederum bereit stellen läßt;

daß eine solche Unterscheidung nach dem Vorgange der Nassauischen Eisenbahn sich namentlich in der Weise praktisch machen läßt, daß die Eisenbahn-Verwaltung einzelnen Absendern leere Waggon's zur Verfügung stellt und, ohne von dem Inhalt der Wagenladungen Kenntniß zu nehmen, dafür eine Pauschal-Miethe erhebt;

daß durch ein solches Verfahren nicht allein eine bessere Ausnutzung des Wagenraums und der Zugkraft erzielt, sondern auch eine Konkurrenz geschaffen werden würde, welche geeignet wäre, manchen mit Recht beklagten Mängeln und Unregelmäßigkeiten des Eisenbahnverkehrs abzuheben,

ist die Durchführung der Unterscheidung zwischen Fahrverkehr und Frachtverkehr in Gesetz und Praxis wünschenswerth."

Dieser Beschluß gewährt hinreichende Einsicht in die Natur der beabsichtigten Unterscheidung. Es wurde derselbe dann auch von den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen in nähere Erwägung gezogen. Wie es zu geschehen pflegt, zeigte sich theilweise Neigung zu dieser Neuerung, theilweise Abneigung. Inzwischen ging auch die Bewegung in der deutschen Handelswelt ihren Gang. Das deutsche Handelsblatt trat mit dem radikalen Vorschlag auf, das Frachtgeschäft vom Eisenbahnbetrieb gänzlich abzutrennen und die Eisenbahngesellschaften auf den Fahrverkehr allein anzuweisen. Darüber hat sich nun eine Polemik entsponnen, welche das Gute hat, daß die Eisenbahnverwaltungen sich mit dem mäßigen Vorschlage zu befreunden beginnen. Wir entheben der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem Organ der letztern, Nr. 14, 1871, eine den jetzigen Stand der Sache beleuchtende Stelle. Nachdem das Blatt sich zu Gunsten des „sehr verständigen“ Beschlusses des Handelstages ausgesprochen, bespricht es den erwähnten Vorschlag des Handelsblattes in folgender Weise:

„Dieser Vorschlag geht wohl jedenfalls zu weit; wenn er allgemein angenommen würde, so wäre das schwerlich im Interesse des Publikums, sondern viel mehr im Interesse der Eisenbahnverwaltungen, denen dann viel Mühe und Kosten erspart bleiben würden. Das Publikum wäre

aber dann ganz und gar in die Hände der Spediteure gegeben, und die bisherigen Erfahrungen über den Güterverkehr zwischen solchen Orten, wo man sich der Spediteure bedienen muß, wie z. B. zwischen Harburg und Hamburg-Altona, lassen wahrlich nicht erwarten, daß in solchem Fall die Klagen des Publikums über mangelhafte Einrichtungen, Verschleppung und Uebertheuerung den Speditoren gegenüber geringer sein würden, als jetzt den Eisenbahnverwaltungen gegenüber. Ein großer Theil des Publikums wird auch stets, wenn man die Wahl hat zwischen einer direkten Güter-Expedition durch die Eisenbahnverwaltung oder einer indirekten durch Vermittlung von Spediteuren, das Erstere vorziehen, weil die Eisenbahnverwaltung jedenfalls mehr Sicherheit bietet, als der Spediteur, und das Publikum weniger befürchten läßt, durch Anrechnung von Spesen unter den verschiedenartigsten Vorwänden Seitens des Speditors übervorthelt zu werden.

„Am vortheilhaftesten für das Publikum ist es also wohl jedenfalls, wenn dasselbe die freie Wahl hat zwischen den beiden genannten Beförderungsarten, wie auch der Beschluß des vierten deutschen Handelstages solches voraussetzt. Demgemäß haben auch bereits einige deutsche Eisenbahnverwaltungen in dieser Richtung Schritte gethan, d. h. ihr Tarifwesen in solcher Weise umgestaltet, resp. vervollständigt, wie solches im Folgenden näher besprochen werden soll.

„Der am 1. September 1871 eingeführte neue Tarif der Nassauischen Bahn unterscheidet die Güter nur nach folgenden 4 Klassen:

- 1) Eilgüter,
- 2) Normalgüter,
- 3) Güter der Wagenladungsklasse A,
- 4) Güter der Wagenladungsklasse B.

„Als Normalgüter werden alle Güter betrachtet, welche nicht als Eilgut und nicht als Wagenladungen aufgegeben sind. Für sperrige Güter wird der Normal-, resp. Eilfrachtsatz verdoppelt.

„Bei Aufgabe von Wagenladungen ist das Zusammenladen beliebiger Güter zulässig. Zur Beförderung der Güter der Klasse B werden regelmäßig nur offene, ungedeckte Wagen, zur Klasse A dagegen bedeckte Wagen verwendet. Die Güter der Klasse B werden, sofern nicht ausnahmsweise Wagen von geringerer Tragfähigkeit zur Verfügung stehen, nur in vollen Wagenladungen à 200 Ztr. angenommen. Die Güter der Klasse A werden freilich auch in geringeren Quantitäten angenommen, aber als Minimalfrachtsatz der Klasse A gilt der Waggonfrachtsatz der Klasse B. Zu den Säzen dieser beiden Wagenladungsklassen werden auch Leichen, Equipagen, größere Maschinen zc. befördert; eine besondere Equipagentage existirt also auf der Nassauischen Bahn nicht. Lebende Thiere werden

nur zu den Säzen einer ganzen oder einer halben Wagenladung befördert.“

Aus dem Angeführten ergibt sich also die Ausführbarkeit der Unterscheidung zwischen Fracht- und Fahrverkehr, und es soll dieses System seither mit Erfolg auch auf den Schleswig-Holsteinischen und Dänischen Bahnen eingeführt worden sein, also in Verhältnissen, die mit den unsrigen manche Aehnlichkeit haben.

In neuester Zeit sind aber zwei neue Resolutionen hinzugekommen, welche noch der Erwähnung werth sind. Es hat die Wiener Handelskammer im März 1870 eine Eisenbahnenquöte veranstaltet und vorläufig in 79 Fragen die hauptsächlichsten Beschwerden gegen den Eisenbahnbetrieb formulirt. Die Sätze 8 und 9 beziehen sich auf das vorliegende Verhältniß und lauten folgendermaßen:

„8) Mit dem Vermiethen der Wagen zur Verladung können sich die Bahnverwaltungen schwer befreunden. Es soll eine Begünstigung des großen Frachters gegen den kleinen, somit eine Förderung des Expeditionswesens bilden; aber die Bahnverwaltungen sind nicht berufen, volkswirtschaftliche Vorsehung zu spielen und sich einer in Amerika z. B. sehr bewährten Einrichtung zu widersetzen, gegen welche nur der bequeme Schlendrian das Wort führt. Wollen die Bahnen unbilligen Anforderungen auf Verzicht geschäftlicher Vortheile oder ihrer unabhängigen Stellung durch Minderung der Einnahmen wirksam begegnen, so müssen sie, wo das Interesse des Publikums mit ihren eigenen vereinbar ist, sich nicht aus Nebenrücksichten gegen jede neue Einführung stemmen. Daß die Forderungen der Sicherheit vollständig erfüllt sein müssen, werden die Verloader schon aus eigenem Vortheile beobachten, und sie müßten auch die Kosten einer diesfälligen strengen Ueberwachung selbst tragen. Die Durchführung ist nicht so schwer als die Bahnen befürchten. Die Wagen-Cartells geben den Fingerzeig, auf welchen Grundsätzen ein solcher Wagenmiethetarif zu basiren wäre.

„9) Dieselbe Anschauung gilt auch für das Verlangen der Gestattung, eigene Wagen der Versender auf die Bahn zu stellen und — unter dem Gebote der Sicherheitsrücksichten — beliebig zu verladen. Bei dem chronischen Wagenmangel erscheint diese Neuerung sogar als eine willkommene Abhilfe. Strenge Maßregeln für die Untersuchung der Partheien-Wagen werden mit der Zeit den Bahnen ein schönes Contingent vollkommen verwendbarer Wagen und damit auch Frachten zuführen, da jeder Eigenthümer die beste Ausnutzung seiner Wagen anstreben wird. Die Trennung der Wagenraumtarife in Bahn- und Transportgebühr ist daher eben so rationell als durchführbar, und nach den hierüber noch zu gewinnenden Erfahrungen zweckmäßig zu gestalten.

Für's Zweite ist die Angelegenheit in der Kommission des deutschen Handelstages für das Eisenbahnwesen in den letzten Tagen neu zur Sprache gekommen, und es hat diesmal nicht an scharfen Anfechtungen der früheren Schlußnahme des Handelstages gefehlt. Wir erlauben uns das Votum des hauptsächlichsten Gegners in seinen wesentlichsten Punkten hier wiederzugeben.

„Der Vorschlag“, bemerkte derselbe, „widerspreche dem positiven Rechte. Die preussischen Eisenbahnen hätten gesetzlich ein dreijähriges Monopol für das Transportgeschäft auf ihren Eisenbahnen; nach Ablauf dieser drei Jahre seien zwar andere Transportunternehmer auf ihrer Schienenstraße zugelassen, allein nur gegen Zahlung eines Bahngeldes, dessen Höhe von jedem Konkurrenzversuche abhänge. Für den Lokalverkehr seien die Eisenbahnen verpflichtet, das nothwendige Transportmaterial zu unterhalten; daraus folge ihre Berechtigung, ihnen nicht-gehöriges Material zurückzuweisen. Für den direkten Verkehr seien sie allerdings genöthigt, Wagen anderer Eisenbahnverwaltungen, aber nur solche zuzulassen.“

„Habe der Vorschlag hienach juristische Bedenken, so biete er doch vom wirthschaftlichen Standpunkt beachtenswerthe Seiten. Nur müsse es den Eisenbahnen überlassen werden, auf dem Wege freier Vereinbarung mit den Unternehmern vorzugehen, es dürfe ihnen kein Zwang auferlegt werden, diesen Transportmodus einzuführen.“

„Fremde Wagen einzustellen, könne die Eisenbahn zwangsweise nicht angehalten werden, wenn sie die Verpflichtung trage, selbst für genügendes Transportmaterial zu sorgen. Und wiederum, nehme man ihr diese Verpflichtung ab, so würde sich unfehlbar mit der Zeit ein Wagenmangel herausstellen.“

„Schwierigkeiten würden die Fälle verursachen, wo an fremden Wagen Achsbrüche eintreten. Hier entstehe der Regel nach eine Controverse, ob der Achsbruch eine Folge der Entgleisung oder umgekehrt sei; ob also die Verantwortlichkeit den Bahneigenthümer oder den Wageneigenthümer treffe. Die Eisenbahnen hätten ein Mittel gefunden, im gegenseitigen Verkehr derartige Controversen auszugleichen. Dagegen werde die Eisenbahnverwaltung dem Wageneigenthümer gegenüber, der nicht zugleich Eisenbahneigenthümer sei, sich im Nachtheil befinden und genöthigt sein, für Schäden, die aus der mangelhaften Beschaffenheit fremder Wagen entstehen, einzustehen, da sie den Beweis selten werde führen können.“

„Man werde der Eisenbahn ferner nicht zumuthen können, ohne Weiteres für Reparatur der beschädigten Wagen ihrer Konkurrenten zu sorgen.“

„Man werde ihr nicht zumuthen können, zu Gunsten ihres Konkurrenten sich dem Geschäfte der Abrechnung mit andern Eisenbahnen zu unterziehen.“

„Schwierigkeiten würden erwachsen aus der Unmöglichkeit, von den kleinen Stationen Mitzahlung sofort zu erhalten.

„Die bessere Ausnutzung des Wagenraumes, die als Vorzug des neuen Systems gepriesen würde, werde nur in dem Verkehr zwischen größeren Stationen eintreten.

„Der Eisenbahn würden nur die weniger lohnenden Frachten verbleiben, zu denen besonders der Stükgüterverkehr gehöre.

„Gebe man den Eisenbahnen volle Freiheit in der Bemessung ihrer Tarife, so würden sie die Tarife für die konkurrierenden Unternehmer so hoch stellen, daß diese sich zurückgeschreckt sehen. Würden aber diese Tarife von der Obrigkeit festgesetzt, so gelange man in das System der Zwangstarife, gegen welches der Antragsteller gerade auftrete.

„Manche Eisenbahnen wären bereits auf dem Wege der freien Vereinbarung schon weit auf dem vom Antragsteller bezeichneten Wege vorangegangen; die andern würden zweifellos in der nächsten Zeit folgen. Einen Zwang dürfe man ihnen nicht auferlegen.“

Allein die geäußerten Bedenken wurden von anderer Seite widerlegt und führten schließlich zu folgender Resolution:

„Einen wesentlichen Schutz des Publikums gegen die Ausschreitungen des thatsächlichen Monopols der Eisenbahnen erkennt man in der Durchführung des Prinzips, daß die für den öffentlichen Verkehr konzessionirten Eisenbahnen jedem Dritten die Mitbenutzung ihrer Linien für den Transportbetrieb gegen gesetzlich zu regulirende Entschädigung gestatten, sofort das Bundeskommissariat das Bedürfniß dazu anerkennt.

„Für die Feststellung der Benutzungsentschädigung bedarf es einer gesetzlichen Reform.

„Es ist als eine Reform des Eisenbahnwesens anzustreben, daß die Verwaltungen auf den Wunsch des Publikums eigene Wagen an Unternehmer zur Einstellung in den Betrieb zulassen und ihre Wagen zur beliebigen Ausnutzung des Wagenraumes vermieten.“

Der Vorschlag des Bundesrathes schließt sich nun in Art. 30 dieser Anschauungsweise im Wesentlichen an. Die Eisenbahnverwaltungen sollen grundsätzlich verpflichtet sein, auf Verlangen des Bundesrathes neben dem Frachtverkehr auch den bloßen Fahrverkehr zu ermöglichen. Die weitere Ordnung dieses Verhältnisses soll indeß erst durch ein vom Bundesrathe nach Anhörung der Eisenbahnverwaltungen festzustellendes Reglement erfolgen, während für Regulirung des Konkurrenzbetriebs weitere gesetzgeberische Schlussnahmen vorbehalten werden. Es scheint uns namentlich näherer Erwägung werth zu sein, ob die Einführung nicht successive erfolgen solle, z. B. mit anfänglicher Beschränkung auf die Hauptplätze des Verkehrs und erst allmäliger Er-

weiterung auf die übrigen Stationen. Wir hielten uns für verpflichtet, in dieser Materie, deren vitale Bedeutung für die Zukunft unsers Eisenbahnwesens in die Augen springend ist, der Bundesversammlung das Für und Wider einläßlich zur Kenntniß zu bringen. Wir sind jeder Ueberstürzung in dieser wichtigen Frage durchaus abgeneigt; allein wir können andererseits nicht verkennen, daß die angestrebten Reformen durchaus dem Charakter aller berechtigten Kulturfortschritte entsprechen, nemlich dem Grundsatz der Arbeitstheilung. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich in der Sorge für die Linien, für den Betrieb derselben und für die Befrachtung der Züge eine Arbeitslast aufgeladen, der sie bei zunehmendem Verkehr immer weniger gewachsen sein werden, und die natürliche Entwicklung drängt in solchen Fällen stets auf Abtrennung ganzer Arbeitszweige. Wir wünschen gegenwärtig indeß in dem Geseze nur die Möglichkeit zu eröffnen, dieser natürlichen Entwicklung folgen zu können, ohne daß uns in der Folge juristische Bedenken entgegengefezt werden können.

Die Artikel 31 und 32 fassen vorzugsweise diejenigen Bestimmungen ins Auge, welche die Sicherheit des Bahndienstes und die Bahnpolizei betreffen. Zur Sicherheit des Bahnbetriebs bedarf es eines guten baulichen Zustandes der Bahn, eines ordentlichen und genügenden Zustandes des Betriebsmaterials und eines geregelten Bahndienstes. Art. 30 behandelt spezieller diese drei Punkte, über welche dem Bunde das Oberaufsichtsrecht sammt entsprechender Pflicht übertragen wird. Für diese Oberaufsicht muß natürlich ein besonderes Organ bestimmt werden, welches regelmäßige Inspektionen vornimmt und auf die Nothwendigkeit der Ausfüllung von Lücken und Mängeln hinweist. Da sich in letzter Zeit mehrfach gezeigt hat, daß die schweizerischen Bahnverwaltungen nicht in genügender Weise mit Betriebsmaterial versehen sind, so wird insbesondere diesem Punkte eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden sein. Als Hauptziel aber wird anzustreben sein eine Uebereinstimmung in den für die Sicherheit des Betriebs maßgebenden Einrichtungen. Dazu gehört namentlich auch der gesammte Signaldienst, welcher merkwürdiger Weise zur Zeit noch nicht einheitlich geordnet ist. Da es sich hier um Vorschriften handelt, welche dem Publikum Sicherheit gewähren sollen, so ist dieser Theil der Bahnpolizei von Staats wegen zu ordnen, ähnlich wie die Polizei auf den Straßen und in Werkstätten. Es wird daher vorgeschrieben, daß der Bundesrath das bezügliche Reglement nach Anhörung der Bahnverwaltungen erlassen solle, was auch im Wunsche der Letztern selbst liegt. Sache der Bundesgesetzgebung ist es endlich, die Bahnen gegen Beschädigung und Gefährdung ihres Verkehrs zu schützen und die Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften zu ahnden, sowie das Verfahren in solchen Straffällen festzustellen.

Davon verschieden ist die eigentliche Bahnpolizei, von welcher der Art. 32 handelt, nämlich die Handhabung der Ordnung in den Bahnhöfen, den Eisenbahnwagen und auf der Bahnlinie. Diese kann, als ein Art von Hausrecht, füglich zunächst den Bahngesellschaften überlassen werden und zwar nach Seiten der Aufstellung des Reglements, wie nach Seiten der Ausführung desselben. Für das Reglement ist immerhin die Genehmigung des Bundesraths erforderlich, da es auch Strafbestimmungen enthält, welche ohne Autorisation und vorherige Spezialprüfung von Seiten der ordentlichen Landesautorität durch Erlass einer bloßen Privatgesellschaft nicht angedroht werden könnten. Selbstverständlich kann durch ein solches Bahnpolizeireglement jedoch den Rechten der ordentlichen Polizeibehörden nicht präjudicirt werden; die Bahngebäude stehen unter der ordentlichen Bau- und Feuerpolizei, die Bahnangestellten unter den gewöhnlichen Polizeigesetzen, die Reisenden unter der Fremdenpolizei u. s. f.

Art. 33 behandelt die ebenso wichtige als schwierige Materie der Gestaltung der Fahrordnung durch das Ineinandergreifen der Fahrtenpläne und Züge. Er ordnet vorerst das Verfahren bei Aufstellung der Fahrtenpläne und die Sorge für die Beachtung derselben. Entsprechend dem Art. 3 der Verordnung vom 11. August 1858 wird verlangt, daß die Fahrtenpläne wenigstens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung dem eidgenössischen Postdepartement mitzutheilen seien. Die gleiche Mittheilung soll auch an die theilhaftigten Kantonsregierungen erfolgen, denen die Sorge für die lokalen Interessen obliegt. Die Fahrtenpläne sind stets vor ihrer Inkraftsetzung zu publiziren. Falls der eine oder andere Theil Einsprache gegen einen Fahrtenplan zu machen hätte und der Anstand sich nicht in Folge gütlicher Verständigung heben ließe, so hätte der Bundesrath über solche Anstände zu entscheiden. Was die Vorschrift direkter Expeditionen im Personen- und Güterverkehr betrifft, so ist dieselbe lediglich eine Reproduktion der Verordnung vom 11. August 1858. Die Gestaltung eines ineinandergreifenden Fahrtenplanes ist eine Arbeit von größter Schwierigkeit. Es ist dies das Gebiet, wo die örtlichen und die allgemeinen Interessen am meisten in Collisionen kommen. Auch sind die schweizerischen Bahnen in vielfacher Abhängigkeit von den Bahnen der Nachbarstaaten, so daß sie mit dem besten Willen nicht immer allen Ansprüchen genügen können. Auf der andern Seite ist für jeden Reisenden das Zusammengreifen der Fahrtenpläne eine Sache von solcher Wichtigkeit, daß man es wohl begreifen kann, wenn jede Lücke zu großen Reklamationen Anlaß gibt.

Es ist behauptet worden, die Berechtigung zu staatlichem Eingreifen in die Fahrtenpläne könne nur vorhanden sein für die in den Konzeptionen ausdrücklich bedungenen Züge, nicht aber auch für diejenigen Züge,

welche die Gesellschaften aus freien Stücken noch darüber hinaus eingelegt haben. Indes hat dieser letztere Unterschied weder theoretischen, noch praktischen Werth. Theoretisch läßt sich auf jenes *Raisonnement* entgegenen, daß die Eisenbahngesellschaften zwar beliebig mehr oder weniger Züge einführen können, daß sie aber mit allen Zügen nothwendig in die gesetzliche Ordnung sich fügen müssen. Praktisch aber könnte es der Staatsbehörde völlig genügen, wenn sie auch nur einen oder zwei Züge in jeder Richtung ordnen kann, weil alle andern Züge sich dann von selbst in die dadurch angewiesenen Schranken einfügen müssen. Daß in die Fahrtenpläne Uebereinstimmung gebracht werden müsse, ist übrigens keine neue Forderung, sondern Art. 2 der citirten Verordnung vom 11. August 1858 hat diese Vorschrift schon lange aufgestellt; sie ist also bestehendes und längst anerkanntes Recht.

Um einen zusammengreifenden Fahrtenplan zu erhalten, ohne dadurch berechnigte Lokalinteressen zu beeinträchtigen, bedarf es nothwendig da und dort des Einlegens von unvorgesehenen Zügen, zuweilen sogar für größere Strecken, oder Umwandlung von langsamern und daher wohlfeilern Zügen in schnellere und kostspieligere. Der Regel nach werden die Mehrausgaben auch durch entsprechende Mehreinnahmen gedeckt werden. Es kann aber der Fall sein, daß diejenige Gesellschaft, welche diese Züge einrichtet muß, eigentlich den geringsten Nutzen davon zieht, sondern die Hauptvorthelle auf andere Stücke des Bahnnetzes fallen. Um gerecht zu sein, darf man unmöglich dem einen Theil die Lasten überbinden und dem andern Theil alle Vorthelle zukommen lassen, sondern man muß in diesen Fällen eine billige Ausgleichung zu bewerkstelligen suchen. Es muß der Grundsatz maßgebend sein, daß das schweizerische Eisenbahnnetz trotz seiner Zerstückelung in mehrere Theile doch eine nationale Einheit bildet; daß aus diesem höhern Gesichtspunkte gewisse Interessen mit gemeinsamen Mitteln zu befriedigen sind und die Repartition der daraus erwachsenden Lasten ohne Rücksicht auf den mehr zufälligen Ort der im Gesamtinteresse gemachten Auslagen zu erfolgen hat. Diesem Gedanken gibt Lemma 3 des Art. 33 Ausdruck; dasselbe gestattet die Beiziehung anderer Bahnverwaltungen zu den Kosten von Einrichtungen, die im allgemeinen Interesse gemacht werden und die einer einzelnen Bahn billiger Weise nicht allein zugemuthet werden können. Es gestattet unter Umständen, wenn z. B. die postalischen Interessen Hauptursache der neuen Einrichtung sind, selbst die eventuelle Beiziehung des Bundes. Im Falle der Nichtverständigung unter den Betheiligten soll das Bundesgericht über die Kostenrepartition entscheiden.

Man könnte vielleicht vermuthen, daß in dieser Bestimmung den Bundesfinanzen etwelche Gefahr drohe, namentlich wenn es sich darum handle, gestützt auf diesen Artikel einmal die Einführung von Nachtzügen zu verlangen. Indes schlagen wir diese Gefahr darum nicht

sehr hoch an, weil bei einer unverhältnismäßigen Inanspruchnahme der Bundeskasse für eine neue Einrichtung sie sich einfach durch Fallenlassen des Verlangens helfen kann. Für die Nachtzüge soll unserer Ansicht nach die Bundeskasse keine irgend erheblichen Ausgaben machen; denn sie werden auch ohne solche nicht mehr lange ausbleiben. Die große Lücke in unserm schweizerischen Eisenbahnetz ist der Mangel ununterbrochener Anschlüsse an die Eisenbahnsysteme der Nachbarstaaten. Es fehlt uns noch jeder direkte Anschluß an das italienische, das österreichische, das bayerische und württembergische Bahnnetz; wir haben solche Anschlüsse nur an Baden und Frankreich, welche beide Staaten aber hinwiederum auf ihrem Gebiete mit den schweizerischen parallel laufende Bahnen besitzen und deshalb für Verbesserung der Verbindungen durch die Schweiz keineswegs besondere Neigung verspüren. Das wird sich aber in Bälde wesentlich ändern und die Nachtzüge im Innern werden sich mit den bessern internationalen Anschlüssen ganz von selbst einstellen. Die Vorthetheile der Eisenbahngesellschaften, das große, in den Eisenbahnen stehende Kapital während 24 Stunden im Tage auszunutzen zu können, während es jetzt nur 12—16 Stunden genutzt wird, sind, wenn überhaupt der Verkehr einmal genügend entwickelt ist, so gewaltig, daß es keiner Staatsprämie mehr bedarf, um dieselben zu Nachtzügen zu veranlassen. Ohnehin werden die Eisenbahnen durch genauere Fixirung ihrer Lieferfristen und Schärfung ihrer diesfälligen Haftpflicht hinreichend vorwärts getrieben werden können, um wenigstens auf den verkehrsreichern Linien zu Nachtzügen genöthigt zu werden. Unseres Erachtens kommen die Nachtzüge viel schneller, wenn der Bund erklärt, daß die Eisenbahnverwaltungen in dieser Beziehung nichts von ihm zu erwarten haben.

Die Ueberwachung der Einhaltung des einmal festgesetzten Fahrtenplanes (Art. 34) ist natürlich von der allergrößten Bedeutung. Es wird dies ein ziemlich schwieriges Stück Arbeit sein und des vollsten Ernstes bedürfen, um da die schon lange vermiste Ordnung zu schaffen. Wenn man den Zweck will, so muß man aber auch die Mittel wollen und vor Allem den Behörden gehörige Kompetenzen geben, gegen verschuldete Verspätungen im Wiederholungsfalle selbst mit Strafen einzuschreiten. Dazu soll dann auch in diesem Punkte noch eine verschärfte Haftpflicht der Bahnen statuiert werden für den Schaden, welcher den Reisenden aus verschuldeten Verspätungen erwächst. In der Schweiz, wo sonst Jedermann an Ordnung und Pünktlichkeit gewohnt ist, muß dem demoralisirenden Skandal der fast zur Gewohnheit gewordenen Verspätungen einzelner Bahnen energisch ein Ende gemacht werden.

Die Art. 35 und 36 behandeln das schwierige Kapitel der Tarife. Die Tarifrassen wurden bisher in den kantonalen Konzeptionen geordnet, so daß die Bundesbehörden sich mit diesen Fragen absolut nicht zu be-

fassen hatten. Allein wenn irgendwo, so ist hier die Aufsicht einer Centralstelle am Platze, da es gar nicht gedenkbar ist, daß die kantonalen Behörden auch beim besten Willen eine gehörige Aufsicht ausüben könnten. Der Art. 35 stellt daher den Satz an die Spitze, daß dem Bunde die Aufsicht über das Tarifwesen zustehe.

Der Tarif hat seine Bedeutung nach zwei Seiten hin. Erstens ist er die Löhnung der Bahn für ihre Dienste, ihre fast alleinige Einnahmequelle. Das Interesse der Bahnverwaltungen führt sie nothwendig dahin, diese Quelle möglichst nutzbar zu machen. Gegen diese Tendenz der Ausbeutung des Tarifs durch die Bahnverwaltungen müssen daher von Staats wegen gewisse Schranken gezogen werden.

Seine zweite Bedeutung hat der Tarif nach der Seite des Publikums hin. Er fixirt den Preis gewisser Transportleistungen, die für Handel und Verkehr von höchster Bedeutung sind. Das große Interesse des Publikums liegt nun keineswegs bloß darin, daß dieser Preis ein möglichst niedriger sei, sondern fast noch wichtiger ist, daß er für Jedermann der gleiche sei. Jede Begünstigung des Einen nimmt ja nothwendig den Charakter der Benachtheiligung eines Andern an und zerstört das Gleichgewicht der arbeitenden Kräfte des Landes. Es ist deshalb auch hier eine Fürsorge des Staates zum Schutze der Gleichheit der Tarife nothwendig.

Was nun die Fixirung des Maßes der Tarife betrifft, so begnügten sich die bisherigen kantonalen Konzessionen, erstlich Maximalsätze aufstellen, innerhalb derselben aber den Eisenbahnverwaltungen ziemlich freie Hand zu lassen, und zweitens zu bestimmen, daß das in den Eisenbahnen angelegte Aktienkapital ein gewisses Maß von Rentabilität nicht überschreiten solle, sondern daß bei Erreichung desselben eine Herabsetzung der Tarife zu erfolgen habe. Mit Ausnahme sehr weniger Fälle von geringer Bedeutung ist uns nicht bekannt, daß das Publikum sich über Nichteinhaltung der konzessionsmäßigen Maximalansätze beklagt hätte. Auf der Maximalrente von 10 % ist bisher noch keine schweizerische Bahn angelangt. Wir gehen von der Ansicht aus, daß auch in die künftigen Konzessionen ungefähr die gleichen Bestimmungen aufgenommen werden sollen, wie bisher, wobei immerhin auf die Verhältnisse des Spezialfalls Rücksicht zu nehmen sein wird. In die Tarifsätze der bestehenden Konzessionen soll unserer Ansicht nach in dieser Richtung nicht eingegriffen werden.

Die Tarifsätze werden im Allgemeinen viel weniger durch Staatsvorschriften, als durch die Forderungen des Verkehrs regulirt. Die Tarife sind in einem ewigen Flusse und bestimmen sich wesentlich durch die Konkurrenzen. Diese Bewegung ist für das Verkehrsleben sehr wohlthätig und bedarf lediglich eines Damms gegen Versuche von Ausschreitungen.

Der Art. 35 stellt in der bezeichneten ersten Richtung zwei Sätze auf, unter Ziff. 1 und 2. Der erste Satz lautet dahin: „Die Tarife müssen sich innerhalb der konzessionsgemäßen Schranken bewegen.“ Dieser Satz bedarf keiner weiteren Erläuterung, er versteht sich von selbst. Wir können nur beifügen, daß, für den großen Verkehr wenigstens, die Maximalsätze von den schweizerischen Eisenbahnen bereits für die Mehrzahl der Gütertransporte ausgegeben worden sind, während die Personentransporttarife sich noch nicht wesentlich von diesen Maximalsätzen entfernt haben.

Der zweite Satz lautet: „Es darf keine in den Konzessionen nicht vorgesehene Tage bezogen werden, welche nicht vom Bundesrathe ausdrücklich genehmigt und öffentlich bekannt gemacht worden ist.“ Es haben erfahrungsgemäß alle Verkehrsanstalten die Neigung, sich für einzelne Dienstleistungen noch Nebeneinnahmen in der Gestalt kleiner Zuschlagstagen zu verschaffen. Umgekehrt ist dem verkehrtreibenden Publikum nichts so verhaßt, wie diese bei der Vorausberechnung der Spesen gewöhnlich der Aufmerksamkeit entchlüpfenden Zuthaten zur Haupttage. Für größere Sendungen fallen dieselben zwar weniger ins Gewicht, bei den kleinern haben sie aber die nämliche aufblähende Wirkung, wie die Titel Wachskerzen, Feuerung, Papier und Service in den Gasthofrechnungen. Wenn man die Beschwerden des Handelsstandes durchgeht, so findet man, daß viele Klagen sich auf das Erfindungstalent einzelner Eisenbahnverwaltungen in solcher Tagfabrikation beziehen. Insbesondere gibt das Wägen der Waaren und die Niederlage derselben in den Depots der Bahnhöfe Stoff zu solchen Weitaxrechnungen und gegen dieselben gerichteten Beschwerden. Nun will zwar von Seiten der Eisenbahnverwaltungen bemerkt werden, das ganze Depotgeschäft sei im Grunde etwas für sich Bestehendes, mit dem Eisenbahnverkehr nicht nothwendig Zusammenhängendes; — eine Argumentation, die freilich wieder von nämlicher Seite desavouirt würde, wenn für dieses Geschäft Steuer verlangt werden wollte. Allein selbst wenn dem so wäre, so könnten unsers Erachtens für diese Geschäftszweige die Tagen von den Eisenbahnen eben so wenig willkürlich bestimmt werden, als dieß der Fall war bei den alten Lager- und Waaghäusern. Wir sehen nicht den mindesten Grund zu einem andern Verfahren bezüglich dieser Tagen als bezüglich der Transporttagen. Eine nähere Prüfung aller dieser Tagen von Seiten der Bundesbehörden scheint uns durchaus nothwendig zu sein und wir anerkennen zum voraus, daß einzelne derselben berechtigt sein mögen, während andere jedenfalls bedeutend zu modifiziren, wenn nicht ganz abzuschaffen sind. Ein weiteres Eintreten ist zur Zeit, wo dem Bunde keinerlei Kompetenz in diesen Tagfragen zusteht, noch nicht am Platze; es genügt, den Grundsatz im Gesetze auszusprechen, daß alle Tagen autorisirt und publizirt sein müssen.

Schwieriger als diese Begrenzung der Art und Größe der Taxen ist die Sorge für die Gleichmäßigkeit der Anwendung derselben. Das Prinzip der Gleichheit ist zwar rasch formulirt, allein das vieltägige Leben drängt gewaltig auf dessen Zerstörung oder Einschränkung hin. Die bisherigen Konzessionen stellen fast sämmtlich den Satz auf, den wir auch in Ziffer 3 des Art. 35 reproduziren: „Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltungen dürfen Niemandem einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten.“ Allein man braucht diesen Satz nur näher anzusehen, so findet man sofort, daß durch die Worte: „unter gleichen Umständen“ die Formel der absoluten Gleichheit im Grunde zerstört und an deren Stelle eine bloß relative Gleichheit gesetzt ist, wobei dann noch die weitere Föserung der Formel durch die Praxis unausweichlich ist, da das Urtheil über das Vorhandensein gleicher Umstände zunächst in den Händen der Eisenbahnverwaltungen liegt und dieses natürlich durch das eigene Interesse stark beeinflusst ist.

Die große Frage ist daher die: wie lassen sich erstlich das Wage jener Formel der relativen Gleichheit und zweitens der Uebelstand, daß der Hauptinteressent Ausleger der Formel ist, verbessern? Diese Fragen sind nicht etwa der Schweiz eigenthümlich, sondern sie beschäftigen unter der Etiquette der Zulässigkeit der Differentialtaxen die Aufmerksamkeit der gesammten zivilisirten Welt. Auch sind sie bei uns selbst durchaus nicht neu, da der Bundesrath sie schon in seiner Botschaft über das Transportwesen auf den schweizerischen Bahnen vom 7. November 1862 behandelt und die Rätthe damals darüber Beschlüsse gefaßt haben. Eine befriedigende Lösung dieser Differentialtaxfrage ist indeß noch nirgends erzielt worden. Die Bundesversammlung glaubte im Jahre 1862, in Sachen nichts thun zu können. Bei einer seitherigen, sehr sorgfältigen Enquête in Frankreich ist die Kommission zu ähnlichen Schlüssen gekommen. Nichts desto weniger verschwindet die Frage nicht von der Tagesordnung, was am deutlichsten beweist, daß die uneinlässlichen Entscheidungen den Bevölkerungen unbefriedigend erscheinen. So hat auch die Bundesversammlung anlässlich der Genehmigung des Gotthardvertrags dem Bundesrathe neuerdings den ausdrücklichen Auftrag ertheilt, „über die Frage der Anwendbarkeit von Differentialtarifen im internen und im schweizerisch-ausländischen Verkehr bei Anlaß seiner Vorlage über das Postulat vom 24. Heumonat 1869, betreffend die Bundeskompetenzen in Sachen des Eisenbahnbetriebs (siehe Eingang gegenwärtiger Botschaft) Bericht zu erstatten und Anträge vorzulegen.“

Das Departement des Innern machte in seinem ersten Entwurfe folgenden Vorschlag:

„Die Anwendung von sogenannten Differentialtarifen bleibt den

schweizerischen Eisenbahnverwaltungen für den internationalen Verkehr freigestellt. Es steht dem Bundesrath jedoch ein Einspruchsrecht zu, soweit nachweisbar durch Anwendung derselben die einheimische Industrie erheblich geschädigt würde.

„Im internen Verkehr sollen der Regel nach Differentialtarife keine Anwendung finden, sondern es soll jede Tagherabsetzung für den Verkehr zwischen zwei bestimmten Punkten eines Bahnnetzes auf alle zwischenliegenden Stationen gleichmäßig vertheilt werden. Ausnahmen können vom Bundesrath bewilligt werden in Fällen, wo vornehmlich Konkurrenz auswärtiger Linien in Frage stehen.“

Die Expertenkommission fand jedoch diesen Vorschlag zu weit gehend. Es wurde eingeworfen, daß in gewissem Sinne so zu sagen das ganze Tariffsystem der Eisenbahnen, wie auch dasjenige der Postverwaltung, auf Differenzialtagen beruhe und im Besondern nachgewiesen, daß eine gleichmäßige Vertheilung einer erniedrigten Tage auf die durchlaufene Strecke ungerecht wäre, weil die Eisenbahn auf größere Strecken, wie für größere Quantitäten wirklich mit viel geringern Selbstauslagen spediren könne. Die Kommission beschloß daher, namentlich auch mit Rücksicht auf das Resultat der Untersuchung in Frankreich, von jedem Eingreifen in diese Materie zu abstrahiren und bei dem vorerwähnten allgemeinen Satze der Ziff. 3 stehen zu bleiben. Einzig das wurde für passend erachtet, ein Verbot gegen die sogenannten Rückvergütungen, wenigstens im internen Verkehr, zu erlassen, da durch das Mittel derselben der Grundsatz der Ziff. 3 umgangen würde.

Obgleich wir das Gewicht der gemachten Einwendungen nicht verkennen, können wir uns dennoch mit den Ansichten der Expertenkommission nicht ganz befreunden. Wir können zugeben, daß die Differenzialtagen im Allgemeinen für den Verkehr nützlich sind und zu dessen Belebung mächtig beitragen; allein man wird ebenso wenig bestreiten können, daß dadurch ebenso sehr berechnigte Interessen schwer verletzt, inländische Industriezweige auf Kosten der konkurrirenden ausländischen Industrie benachtheiligt, künstliche Konkurrenz von einzelnen Lokalitäten und Industriezweigen geschaffen oder andere erdrückt, kurz auf das innere Verkehrsleben der Nation im Ganzen und in einzelnen Theilen ein mißbräuchlicher Druck geübt werden kann. Auch liegt auf der Hand, daß die Differentialtarife in den Händen der bestehenden Bahnen eine mächtige Waffe sind, um Konkurrenzprojekte zu erdrücken und schwächern Unternehmungen das Leben zu verkümmern oder wenigstens sauer zu machen. Trotzdem haben wir uns überzeugt, daß die Frage zur Zeit noch nicht so abgereift ist, daß sie sich durch eine allgemeine Formel lösen ließe und wir beschränken uns auf den Vorschlag von zwei Punkten, welche in Korrespondenz stehen mit den zwei oben geschilderten

Schwächen des jetzigen Systems. Wir wünschen erstlich, daß die Eisenbahnverwaltungen in diesen Fragen nicht allein wissend und entscheidend seien, sondern daß sie wenigstens gehalten sein sollen, einer Bundesbehörde von den gewährten Differentialtarifen und Rückvergütungen Kenntniß zu geben, damit die Behörde weiß, wo von der regelmäßigen Tare abgewichen wird, und in den Fall gesetzt ist, die Frage auch von einem andern als von dem bloßen Eisenbahnstandpunkte aus zu prüfen. Wir wünschen sodann zweitens, daß dem Bundesrathe das Recht zum Einschreiten eingeräumt werde, sei es von sich aus, oder auf Klagen von Betheiligten über die Einführung eines solchen Differenzialtarifs, immerhin nach vorgängiger Anhörung der betreffenden Eisenbahngesellschaften, bei nachgewiesener erheblicher Beeinträchtigung anderer berechtigter schweizerischer Interessen. Man wird kaum behaupten können, daß diese Forderungen zu weitgehend seien; dessen ungeachtet glauben wir durch Gewährung derselben wirklichen Uebelständen wirksam begegnen zu können, ohne auf der andern Seite in ein lästiges Bevormundungssystem zu fallen.

Diesen das Materielle der Tarife beschlagenden Bestimmungen beantragen wir schließlich, in Ziff. 6 noch eine auch schon in den bisherigen kantonalen Konzessionen befindliche Vorschrift über die Publikationen von Tarifänderungen und die Termine des Inkrafttretens derselben anzufügen. Die Publizität aller dieser Änderungen ist eine nothwendige Vorbedingung für die Ermöglichung gleichmäßiger Benutzung derselben von Seiten des Publikums. Ebenso muß dem kaufmännischen Publikum Gelegenheit gegeben werden, für die vorhabenden Transaktionen genaue Spesenberechnungen vorzunehmen und sich auf Veränderungen vorzubereiten, namentlich bei Taxerhöhungen. Es wird daher vorgeschrieben, daß Taxherabsetzungen in Kraft bleiben sollen mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

Es kann indeß der Fall eintreten, wo es eine Gesellschaft für angemessen erachtet, ein umfassenderes neues Tariffsystem einzuführen, bei welchem einzelne Erhöhungen mit Herabsetzungen gemischt sind. Es würde wohl von Niemandem gebilligt, wenn das Publikum um jener vereinzeltten Erhöhungen willen ein ganzes Jahr auf die Herabsetzungen warten müßte. Darum wird es angemessen sein, dem Bundesrathe die Möglichkeit zu gewähren, in solchen Fällen die vorbezeichneten Fristen zu verkürzen.

Die Hauptsache ist nun aber, alle diese Bestimmungen nicht auf dem Papiere stehen zu lassen, sondern Anordnungen zu treffen, damit deren Ausführung gesichert wird. Dieß ist nur dadurch möglich, daß eine spezielle Kontrolle über diese Vorschriften eingeführt und sodann dafür auch ein besonderes Organ bestellt wird. Art. 35 stellt hierüber am Schlusse die nöthige Vorschrift auf. Art. 36 beauftragt den Bundesrath, dahin zu wirken, daß die Verkehrs-, resp. Transportreglemente auf den

schweizerischen Bahnen möglichst übereinstimmend gestaltet werden. Der Erlass solcher Reglemente steht zunächst den einzelnen Bahnverwaltungen zu, und für den durchgehenden Verkehr haben sich die verschiedenen Verwaltungen auf einheitliche Grundsätze zu verständigen, wie solches übrigens bereits geschehen ist. Dagegen wird für alle diese Reglemente die Genehmigung der Bundesbehörden vorzubehalten sein, da die öffentlichen Interessen dabei wesentlich betheiligt sind.

Wir glauben indes, in dieser Beziehung noch einen Schritt weiter gehen zu sollen. Es ist unsers Erachtens nicht gut, die Erwirkung der gewünschten Uebereinstimmung des Verkehrs-, resp. Transportreglemente ins bloße Ermessen der Eisenbahngesellschaften zu stellen, sondern es muß noch die Erklärung beigefügt werden, daß, wenn jene freie Uebereinstimmung nicht in genügender und den öffentlichen Interessen gleichzeitig zusagender Weise erzielt werden könnte, der Bundesrath berechtigt sei, nach Anhörung der Bahngesellschaften selbst gewisse Hauptbestimmungen einheitlicher Natur aufzustellen, wobei es den Gesellschaften unbenommen bleiben mag, innerhalb der gezogenen Grenzen das ihren Bahnen Eigenthümliche noch näher zu ordnen oder dem Publikum auch noch weitergehende Verkehrserleichterungen zu gewähren. Dieses Verfahren ist auch in Deutschland beobachtet worden, wo ein Bundesreglement gewisse Hauptbestimmungen aufgestellt hat, inner dem Rahmen desselben dann aber den einzelnen Staats- und Gesellschaftsverwaltungen ihre Autonomie belassen ist.

Den Schluß dieses Abschnittes bildet Art. 37, welcher festsetzt, daß über die Rechtsverhältnisse des Transportes und der Expedition auf Eisenbahnen und die zivilrechtliche Haftbarkeit der letztern die Bundesgesetzgebung das Erforderliche in einheitlicher Weise zu ordnen habe. Daß in dieser Materie Einheit des Rechts nothwendig ist, haben wir schon bei Anlaß der Bundesrevisionsvorschläge nachgewiesen; man darf in der That sagen, hier sei sie ausnahmsweise dringend nothwendig. Der jetzige Zustand ist fast beschämend; die Vorschriften des kantonalen Rechts werden nicht mehr geachtet und existiren größtentheils nur noch auf dem Papier. An ihre Stelle sind getreten die einseitigen Erklärungen der Eisenbahnen in ihren Betriebsreglementen, welche nach ihrem freien Ermessen ihre Verantwortlichkeit und Haftbarkeit bestimmt haben, Bestimmungen, denen sich natürlich der Versender im einzelnen Falle nicht widersetzen kann. Trotzdem daß in solcher Weise die Gesetzgebung in Privathände übergegangen ist, muß man den Eisenbahnverwaltungen eher Dank wissen, daß sie dadurch wenigstens ein festes, einheitliches Recht hergestellt haben. Allein dieser Zustand kann unmöglich andauern. Es ist in der Pflicht des Staates, die Gesetzgebung wieder zur eignen Hand zu nehmen, und man braucht nur die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs, Art. 422—431, oder diejenigen des

neuen Entwurfes für ein schweizerisches Obligationenrecht, Art. 433—468, mit den einschlägigen Bestimmungen des Transportreglements für den direkten Verkehr auf den schweizerischen Eisenbahnen § 46—65 zu vergleichen, um darüber ins Klare zu kommen, daß es sehr wünschbar ist, daß der unbetheiligte Staat das Gesetz auch in dieser Materie gebe.

IV.

Der vierte Abschnitt handelt anhangsweise noch von den Kompetenzverhältnissen und Uebergangsbestimmungen.

Artikel 38 bezeichnet analog dem Artikel 18 des bisherigen Gesetzes diejenigen Befugnisse, welche von der Bundesversammlung direkt ausgeübt werden. Es sind dies die Konzessionsertheilungen (Artikel 1), die Konzessionsverweigerungen (Artikel 3), die Entscheidung von bezüglichlichen Konflikten (Artikel 4), die Bestimmung der kilometrischen Subsidie (Artikel 8), die Veräußerung von Konzessionen (Artikel 10), die Verfügung bei Nichteinhaltung der Vollendungsfrist (Art. 13 u. f.), der Entscheid über neue Anlagen bei erweiterten Verkehrsbedürfnissen (Art. 14 u. f.), der Entscheid über die Verwirkung einer Konzession (Art. 27 u. f.). Selbstverständlich gehören ihm auch noch zu die gesetzgeberischen Maßregeln, welche in den Artikeln 11, 12, 30 und 35 vorgesehen sind. Die übrigen Befugnisse üben Bundesrath und Bundesgericht aus. Die Frage, ob und in wie weit gegen Entscheidungen des Bundesrathes Beschwerden bei der Bundesversammlung angebracht werden können, entscheidet sich nach den Bestimmungen der Bundesverfassung über diese Materie.

Das zweite Lemma enthält die Bestimmung, daß alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bund und einer Eisenbahngesellschaft vor dem Bundesgerichte auszutragen seien. Wir halten es für wünschbar, diesen Satz bestimmt auszusprechen, um der falschen Theorie, daß die Eisenbahnen gewissermaßen in einem Paritätsverhältniß zum Staate stehen und Schiedsgerichte der natürliche Ausdruck dieses Rechtsverhältnisses seien, ein bestimmtes Dementi entgegenzusetzen.

Artikel 39 dehnt entsprechend dem Artikel 20 des bisherigen Gesetzes die Bestimmungen des neuen Gesetzes auch auf die Fälle aus, wo Kantone den Bau oder Betrieb von Bahnen übernommen haben oder noch weiter übernehmen werden. Es wird vorausgesetzt, daß auch in diesen Fällen eine förmliche Konzession von Seiten des Bundes zu erfolgen habe. Dagegen ändern sich natürlich einzelne Verhältnisse, wie z. B. diejenigen, bei welchen eine Mitwirkung der kantonalen Regierung für Genehmigung einzelner Akte, wie des Bauplans u. f. f., vorgesehen war; hier hilft indeß die Analogie leicht aus.

Artikel 40 sichert den Kantonen die bisher erworbenen Rechte, da der Bund natürlich kein Recht hätte, sie ihnen wegzunehmen. Selbstverständlich gilt dieß nur von den sog. erworbenen Rechten, welche einen privatrechtlichen Charakter haben, nicht aber von den Regiminalrechten, welche an den Bund übergehen. Streitigkeiten sind übrigens nicht leicht vorauszusehen.

Artikel 41 endlich hebt das bisherige Gesetz vom 8. Juli 1852 auf und ordnet die Vollziehung des neuen an, das sofort in Kraft treten kann.

Am Schlusse dieser Detailerläuterungen angelangt, glauben wir rückblickend das Ganze des neuen Entwurfs charakterisiren zu dürfen als einen rationellern Ausbau der schon im Jahre 1852 gegebenen Grundlagen. Schon das Gesetz des Jahres 1852 hatte im Grunde durch die Artikel 17 und 19 die Autonomie der Kantone im Gebiete des Eisenbahnwesens gebrochen und dem Bunde in den wichtigsten Fragen das entscheidende Wort anheimgegeben. Das neue Gesetz fügt den Kompetenzen des Bundes in dieser Richtung sehr Weniges bei; dieselben werden lediglich dahin verändert, daß das Zusammenwirken von Bund und Kantonen besser geregelt wird. Der Bund soll fortan nicht erst im Konfliktfall eingreifen, sondern von Anfang an dabei sein, um die nationalen Interessen selbstständig zu wahren und den Konfliktfall zu verhüten.

In höherem Grade vermehren sich die Kompetenzen des Bundes gegenüber den Eisenbahngesellschaften. Die Kantone verlieren aber dabei nichts, sondern es wird lediglich die gelegentlich berührte Souveränität der Eisenbahngesellschaften beseitigt und das allgemeine Landesrecht auch ihnen gegenüber zur Geltung gebracht. Dagegen wurde sorgfältig vermieden, den ökonomischen Interessen dieser Unternehmungen zu nahe zu treten. Die Schweiz bedarf für den Ausbau ihres Eisenbahnnetzes noch in hohem Maße des Kredites, und dieser beansprucht vor Allem Achtung der erworbenen Rechte. Ein willkürliches Eingreifen in diese Verhältnisse würde nicht sowohl die bestehenden Unternehmungen berühren, sondern in viel höherem Grade die zukünftigen. Gerechtigkeit ist auch in dieser Beziehung die beste Politik.

Wir machen uns keine Illusionen darüber, daß mit diesem Gesetze sich weder alle vorhandenen Beschwerden erledigen, noch alle gehegten Wünsche verwirklichen werden. Von unsern Eisenbahnen krankt ein Theil an ökonomischen Leiden, die sich mit den besten Gesetzen nicht heilen lassen. Indes hat sich auch darin in den letzten Jahren viel gebessert und der wachsende Verkehr hilft einen Theil der Wunden

heilen, während ein anderer vernarbt ist. Sind einmal die internationalen Anschlüsse, welche uns leider nach mehreren Seiten immer noch fehlen, erstellt, so darf unser Trachten das schweizerische Eisenbahnwesen einer hoffnungsvollen Zukunft entgegensetzen. Inzwischen wird man mit den ökonomisch schwächeren Gesellschaften etwas Geduld haben müssen und dieß wohl mit allgemeiner Zustimmung gerne thun, sobald man nur den guten Willen sieht.

Die bisherigen Zustände im Eisenbahnwesen haben bewiesen, daß die Kantonalgewalt für sich allein nicht die nöthige Kraft besitzt, um diesen mächtigen Gesellschaften gegenüber die Rechte des Staates und die Interessen des Publikums vollkräftig zu wahren. Ob die Bundesgewalt in Verbindung mit der Kantonalgewalt diese Aufgabe besser erfüllen kann und wird, muß erst die Zukunft lehren. Gelingt der Versuch, so wird die Schweiz das ihren Institutionen sonst konforme System der Ueberlassung auch dieser wichtigen Industrie an die Privatthätigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach festhalten. Mißlingt dagegen der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in dem einzigen Artikel bestehen: "Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweiz. Eisenbahnen."

Wir schließen mit dem Wunsche, daß es Ihnen gefallen möge, den nachstehenden Entwurf einer eingehenden und vorurtheilslosen Prüfung zu unterbreiten, und ergreifen den Anlaß, Ihnen die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit zu erneuern.

Bern, den 16. Juni 1871.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

Entwurf

eines

Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im
Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. Brach-
monat 1871,

b e s c h l i e ß t :

I.

Ertheilung der Konzessionen.

Art. 1.

Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiete ist in jedem einzelnen Falle eine staatliche Konzession erforderlich.

Die Ertheilung derartiger Konzessionen, sowie die Erneuerung von solchen, die bisher von den Kantonen ertheilt worden sind, ist von jetzt an Sache des Bundes, jedoch unter Mitwirkung der beteiligten Kantone bei den vorbereitenden Verhandlungen.

Für bloße Geleisanlagen, sowie für Bahnunternehmungen, welche weder fremden Grund und Boden benutzen, noch an das allgemeine Eisenbahnnetz anschließen, bedarf es keiner staatlichen Konzession.

Es bleibt den Kantonen überlassen, in Fällen solcher Art zum Schutze der öffentlichen Interessen das Nöthige anzuordnen.

Art. 2.

Die Konzessionsgesuche sind dem Bundesrathe einzureichen, welcher hievon denjenigen Kantonsregierungen sofort Kenntniß gibt, deren Gebiet für die Bahnanlage beansprucht wird. Diese Kantonsregierungen bezeichnen ihre Vertreter bei den unter Vorsitz einer bundesrätlichen Delegation mit den Konzessionspetenten anzubahnenden Verhandlungen.

Desgleichen wird für die Ordnung der Eisenbahnanschlüsse an das Ausland den betreffenden Grenzkantonen jeweilen eine angemessene Mitwirkung zugesichert.

Art. 3.

Der Bund wird im Allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen, im Osten, Centrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei keinerlei Bevorzugung oder Benachtheiligung einzelner Landestheile eintreten lassen.

Die Bundesversammlung kann die Konzessionirung einer Eisenbahn verweigern, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt. (Art. 21 der Bundesverfassung.)

Art. 4.

Die Bundesversammlung ist berechtigt, eine Konzession auch dann zu ertheilen, wenn von einem Kanton gegen die Konzession überhaupt oder gegen die Persönlichkeit des Konzessionärs oder gegen einzelne Bestimmungen der Konzession Einsprache erhoben wird. Die Entscheidung erfolgt nach gehöriger Prüfung der streitigen Punkte und aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse.

Dem Kantone, welcher die Einsprache erhoben hat, bleibt im Falle der Ertheilung der Konzession das Recht gewahrt, auf Grund derselben den Bau und Betrieb der Linie auf dem eigenen Kantonsgebiete selbst zu übernehmen.

II.

Inhalt der Konzessionen und Rechtsstellung der Konzessionäre.

Art. 5.

Die Konzessionen werden auf bestimmte Zeitdauer ertheilt, nach deren Ablauf die Wiedererneuerung unter den dannzumal neu festzusetzenden Bedingungen stattfinden kann. Die Normirung dieser Zeitdauer erfolgt in den Konzessionen selbst.

Art. 6.

In den neuen Konzessionen dürfen keine Ausschluß- und Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen eingeräumt werden.

Bei den bereits erteilten Konzessionen bleibt der Bund bezüglich der von einzelnen Kantonen zugestandenen Ausschluß- und Vorzugsrechte in derjenigen Rechtsstellung, die er sich bei der Genehmigung der betreffenden Konzessionen gewahrt hat.

Art. 7.

Der Sitz der Gesellschaft wird jeweilen in der Konzession bestimmt.

Die Gesellschaften haben aber in jedem durch ihre Unternehmung berührten Kantone ein Domizil zu verzeigen, an welchem sie von den betreffenden Kantonsbewohnern belangt werden können.

Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 8.

Die vom Bunde für die Einfuhr von Eisenbahnmateriale gewährte Zollbefreiung soll mit Ablauf des hiesfür bestimmten Zeitpunktes (19. Heumonats 1874) definitiv dahinfallen.

Dagegen wird der Bund aus Rücksichten der Billigkeit den neu zu konzessirenden Bahnen, sowie auch in beschränkterem Maße denjenigen bestehenden Bahnen, welche die Zollbefreiung nicht ungefähr 10 Jahre genossen haben, eine entsprechende, den jeweiligen Verhältnissen angemessene Aversalentschädigung per Kilometer aussetzen, welche indeß erst verabsolgt werden darf, wenn die betreffenden Bahnen gebaut und in Betrieb gesetzt sind.

Art. 9.

Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, Maßregeln zu ergreifen, um den beim Bau und Betrieb verunglückten Angestellten und Arbeitern, beziehungsweise deren Hinterlassenen, eine den Umständen angemessene Entschädigung zu gewähren.

Der Bundesrath hat besonders darauf zu achten, daß dieser Bestimmung in genügender Weise nachgekommen werde.

Art. 10.

Ohne ausdrückliche Genehmigung des Bundes darf weder eine Konzession in ihrer Gesamtheit, noch dürfen einzelne in derselben enthaltene Rechte oder Pflichten in irgend welcher Form an einen Dritten übertragen werden.

Art. 11.

Ein Bundesgesetz wird über die Bestellung von Pfandrechten an Eisenbahnen das Nähere bestimmen.

Art. 12.

Die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatreehten findet auf alle vom Bunde nach Art. 1 konzedirten Eisenbahnen ihre Anwendung.

Art. 13.

Es ist jeweilen im einzelnen Falle eine Frist anzusetzen, binnen welcher der Anfang mit den Erdbarbeiten für die betreffende Bahnunternehmung gemacht und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der letztern geleistet werden soll, und zwar in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession erlischt.

Der Bundesrath wird nach vorgängiger Anhörung der Gesellschaft sodann die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten soll. Er kann, wo er es nöthig findet, für Einhaltung dieser Fristen angemessene Kaution bestellen lassen.

Eben so ist in jeder Konzession die Frist für die Vollendung der Bahn zu bezeichnen.

Wird diese Frist nicht eingehalten und von der Bundesversammlung deren Erstreckung verweigert, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert.

Art. 14.

Der Bauplan ist dem Bundesrathe in seiner Gesamtheit, sowie in den Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen. Diese ist namentlich erforderlich für das Bahntracé, die Stationen sammt deren Einrichtung, sowie für sämtliche größere Bauobjekte, einschließlich der wichtigern Hochbauten.

Die Gesellschaft soll jeweilen vor Beginn der Bauarbeiten die nöthigen Planvorlagen machen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung gestattet. Der Bundesrath wird die betreffenden Kantonsregierungen über diese Vorlagen anhören, sowie auch den Ortsbehörden Gelegenheit geben, bezüglich der Lage der Bahnhöfe und der Verbindungsstraßen ihre Interessen geltend zu machen. Der Bundesrath wird dabei seinerseits die militärischen Interessen gebührend wahren.

Sofern in der Folge die Sicherheit des Bahnbetriebes und erweiterte Verkehrsbedürfnisse die Anlage eines zweiten Geleises, die Größ-

nung neuer Stationen oder Erweiterung bisheriger, und andere derartige Verbesserungen nothwendig machen, so wird der Bundesrath nach vorheriger Prüfung durch Sachverständige die Gesellschaft auffordern, das Nöthige vorzukehren. Falls die Gesellschaft die gestellte Forderung nicht als begründet erachtet, so steht ihr das Recht zur Beschwerde an die Bundesversammlung zu, welch' letztere sodann nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse entscheidet.

Art. 15.

Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums; auch fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärttern erwachsen sollten.

Wenn Reparaturen an solchen Werken als nothwendig sich erweisen, so können dieselben, so weit sie die Bahn berühren, nur vorgenommen werden unter Leitung der Bahningenieure. Diesfalls gestellten Ansuchen wird die Bahnverwaltung mit Beförderung zu entsprechen haben.

Art. 16.

Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche jetzt oder künftig zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Art. 17.

Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte des Bundesrathes und der Kantonregierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten der Bundesrath seine förmliche Bewilligung erteilt haben wird.

Art. 18.

Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan mit genauer Beschreibung sämmtlicher Bahnbauten und ein Inventar des Betriebsmaterials anzufertigen und dem Bundesrath eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtungen zum Betriebe einzureichen.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten einzuliefern.

Art. 19.

Die Eisenbahnverwaltungen sind dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Brief- und Fahrpost, insoweit der Transport derselben durch die Bestimmungen über das Postregal ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Die Erstellungs- und Unterhaltungskosten der fahrenden Postbüreau fallend der eidg. Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltungen haben aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten und des Inspektionspersonals, unentgeltlich zu übernehmen.

Dem Bundesrath wird vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport eine jährliche Konzessionsgebühr von hundert Franken für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einem Kilometer zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Die übrigen Beziehungen der Eisenbahnunternehmungen zu der eidg. Postverwaltung sind jeweilen im einzelnen Falle bei Anlaß der Ertheilung der Konzessionen oder durch spätere Verkommnisse zu ordnen.

Art. 20.

Auf denjenigen Stationen, auf denen der Postverwaltung ein eigenes Postzimmer nicht zu Gebote steht, kann die Postabfertigung bei Ankunft und Abgang der Züge in den Zimmern der Stationseinknehmer oder in andern von den Eisenbahnverwaltungen anzuweisenden passenden Lokalen

geschehen, ohne daß die Postverwaltung hiefür eine Entschädigung zu leisten hat.

Ebenso ist die Postverwaltung berechtigt, an sämtlichen Bahnhöfen und Stationsgebäuden, sowie an den Eisenbahngepäckwagen der ohne Bahnposten fahrenden Züge, Briefeinwürfe anzubringen.

Art. 21.

Wenn der Betrieb einer Bahn durch Naturereignisse zeitweise unterbrochen wird, so ist die Verwaltung verpflichtet, sofort auf andere geeignete Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes und des Transportes der Posteffekten bis zur Wiedereröffnung des Bahnbetriebes zu sorgen. Der Bundesrath kann jedoch der betreffenden Bahnverwaltung auf Verlangen eine den Umständen angemessene Erhöhung der konzessionsgemäßen Taranfätze für diese außerordentliche Transportleistung bewilligen.

Art. 22.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größeren Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten;
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das hiezu nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist;
- d. die Dienstdepeschen der Post- und Telegraphenverwaltung durch die Bahntelegraphen zu übermitteln.

Art. 23.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, ausschließlich für ihren Dienst längs der Bahn auf ihre Kosten einen besondern Telegraphendraht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen.

Wenn längs der Bahn von der Telegraphenverwaltung eine Linie erstellt wird, so kann sie den Draht an der Hauptleitung derselben anbringen.

Die Telegraphenverwaltung ist ihrerseits berechtigt, für den Fall, als sie in einem Stationsgebäude einen Apparat für den öffentlichen Dienst aufstellen will, die nöthige Räumlichkeit hiefür unentgeltlich zu beanspruchen.

Die übrigen Beziehungen der Telegraphenverwaltung zu den Eisenbahnverwaltungen werden der freien Verständigung überlassen, wobei das Streben darauf gerichtet sein soll, dem reisenden Publikum die Benutzung des Telegraphen möglichst auf allen Stationen zu gewähren.

Art. 24.

Die Bundesbehörden sind berechtigt, für die Zwecke der Landesverteidigung die Eisenbahnen und das gesammte Betriebsmaterial derselben in Anspruch zu nehmen und beliebig darüber zu verfügen.

Der Bund wird für derartige Inanspruchnahme den Eisenbahnverwaltungen die den jeweiligen Verhältnissen angemessene volle Entschädigung verabsolgen. In Ermangelung einer gütlichen Verständigung entscheidet das Bundesgericht.

Ueber die Verwendung des Eisenbahnpersonals zu militärischen Zwecken, beziehungsweise dessen Dienstbefreiung, wird die Militärorganisation das Nähere bestimmen.

Art. 25.

Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie Material, welches zum Gebrauche der Militärverwaltung bestimmt ist, um die Hälfte der tarifmäßigen Tage durch alle im Fahrtenplane vorgesehene Züge oder durch außerordentliche Bahnzüge zur ununterbrochenen Beförderung zu übernehmen.

Beförderung durch die regelmäßigen Schnellzüge kann dagegen für ganze Truppenkörper und für Kriegsmaterial nicht beansprucht werden.

Die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmassregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, hat die Eidgenossenschaft zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 26.

Jede Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokoll über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Bundesrathe, sowie den betreffenden Kantonsregierungen einzusenden.

Ebenso hat sie der vom Bundesrathe zu bezeichnenden Stelle dasjenige statistische Material zu liefern, welches für die Herstellung einer einheitlichen Eisenbahnstatistik erforderlich ist.

Art. 27.

In jeder Konzession sind theils die Zeitfristen festzusetzen, nach deren Ablauf dem Bunde, oder wenn er davon keinen Gebrauch macht, den Kantonen das Recht zustehen soll, die betreffende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, theils die Bedingungen festzustellen, unter welchen der Rückkauf stattfinden kann.

Eine ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese die in der Konzession bezeichneten Bedingungen nicht erfüllt und eine letzte Aufforderung zur Erfüllung binnen einer Frist von wenigstens drei Monaten ohne Erfolg geblieben ist. Diese letzte Aufforderung hat von der Bundesversammlung auszugehen, welche auch die Verwirkung der Konzession auszusprechen hat.

III.

Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Bahnnetzes.

Art. 28.

Der Bund wird diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

Es soll auf Einführung eines gleichartigen (des amerikanischen) Wagensystems für die Personenbeförderung Bedacht genommen werden. Der Bundesrath wird ermächtigt, Bestimmungen zu treffen, welche den allmäligen Uebergang auf ein solches System verwirklichen.

Die Wagen aller Klassen sollen zur Nachtzeit beleuchtet und zur Winterzeit gehörig geheizt, sowie mit Vorkehrungen gegen den Zutritt der Sonnenstrahlen versehen sein.

Es sollen die nöthigen Einrichtungen vorhanden sein, um dem in Transport befindlichen Vieh die erforderliche Wartung angedeihen lassen zu können.

Für Lokalbahnen, sowie für Bahnen im Hochgebirge, können Abweichungen von der gewöhnlichen Spurweite, Wagenkonstruktion u. s. f. bewilligt werden.

Art. 29.

Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den technischen und Betriebs-Anschluß anderer schweizerischen Eisenbahnunternehmungen an die ihre in schifflicher Weise zu gestatten.

Ueber allfällige Anstände entscheidet der Bundesrath.

Soweit dabei die Mitbenutzung bestehender Bahnhofsanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung zu leisten, welche in Ermangelung einer Verständigung unter den Betheiligten vom Bundesgerichte bestimmt wird.

Art. 30.

Die Eisenbahnverwaltungen sind gehalten, auf Verlangen des Bundesrathes neben dem Frachtverkehr, bei welchem die Eisenbahn die Güter in Empfang nimmt, sie verladet und nach vollbrachter Beförderung sie an dem Bestimmungsorte an den ihr angewiesenen Empfänger abliefern, auch den von denselben gesonderten bloßen Fahrverkehr zuzulassen, bei welchem letztem die Eisenbahnverwaltung nur die von ihr selbst geliehenen oder dem Versender zugehörenden Wagen vom Abgangsbis zum Ankunftspunkte befördert, ohne weitere Einmischung in das bezügliche Befrachtungsgeſchäft.

Ein vom Bundesrath nach Anhörung der Eisenbahnverwaltungen festzustellendes Reglement wird dieses Verhältniß besonders ordnen und es unterliegen die für den Fahrverkehr zu fixirenden Tarife der besondern Genehmigung des Bundesrathes.

Die Einführung des Konkurrenzbetriebes auf den schweizerischen Bahnen bleibt etwaigen weitern gesetzgeberischen Schlußnahmen vorbehalten.

Art. 31.

Die schweizerischen Bahnen sollen möglichst nach einheitlichen Grundsätzen verwaltet werden.

Der Bundesrath stellt nach Anhörung der Bahnverwaltungen auf dem Wege des Reglements diejenigen Vorschriften auf, nach welchen auf allen schweizerischen Bahnen gleichmäßig zum Behuf der Sicherheit des Dienstes verfahren werden soll.

Dem Bunde liegt es ob, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen und das Bahnmateriel jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und die Bahnen mit Betriebsmateriel so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.

In letzterer Beziehung wird der Bundesrath bestimmte Normen aufstellen, welche, gestützt auf die Verkehrsbewegung jeder Bahn, das Minimum des von ihr zu beschaffenden Betriebsmaterials fixiren.

Gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften wird die

Bundesgesetzgebung die nöthigen Bestimmungen aufstellen, wobei auch das in solchen Fällen einzuhaltende Verfahren näher zu ordnen ist.

Art. 32.

Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Gesellschaften ob. Dabei bleiben jedoch der ordentlichen Polizeibehörde die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der betreffenden Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Bundesrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

Art. 33.

Die Fahrtenpläne, sowie jede Aenderung derselben, sind in der Regel wenigstens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung dem eidgenössischen Postdepartement und den Kantonsregierungen zur Kenntniß zu bringen und vor Inkrafttretung zu publiziren.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrtenpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Uebergangs der Güter- und Viehwagen von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Ueber alle diesfälligen Anstände entscheidet der Bundesrath.

Wenn im Interesse des durchgehenden Verkehrs besondere Leistungen einer Bahnverwaltung nothwendig werden, welche ihr billiger Weise nicht allein zugemuthet werden können, so kann im Falle der Nichtverständigung der Entscheid des Bundesgerichtes über die Frage der zu leistenden Entschädigung angerufen werden. Das Bundesgericht entscheidet in solchen Fällen, ob und in welchem Maße die bezüglichen Mehrausgaben von andern Bahnverwaltungen mitzutragen seien, beziehungsweise ob die eidgenössische Postverwaltung ganz oder theilweise mitentschädigungspflichtig sei.

Art. 34.

Der Bundesrath wird dafür sorgen, daß die festgesetzte Fahrtrordnung genau eingehalten werde. Er ist ermächtigt, bei verschuldeten Verspätungen gegen die betreffenden Bahngesellschaften in Wiederholungsfällen selbst mit Strafen einzuschreiten.

Art. 35.

Dem Bunde steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dabel sind namentlich folgende Punkte zu berücksichtigen:

1) Die Tarife müssen sich innerhalb den in den Konzessionen bezeichneten Schranken bewegen.

2) Es darf keine in den Konzessionen nicht vorgesehene Tage bezogen werden, welche nicht vom Bundesrathe ausdrücklich genehmigt und von der Bahnverwaltung öffentlich bekannt gemacht worden ist.

3) Die Tagen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltungen dürfen Niemanden einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten.

4) Rückvergütungen sind nur in Konkurrenz mit fremden Bahnen zulässig.

5) Die Eisenbahnverwaltungen haben einer ihnen zu bezeichnenden Bundesstelle von allen allgemeinen und speziellen Tarifänderungen, sowie von Rückvergütungen rechtzeitig Kenntniß zu geben.

Dem Bundesrathe steht von sich aus oder auf Beschwerde von Betheiligten, nach vorheriger Anhörung der betreffenden Bahngesellschaften, die Berechtigung zu, die Aufhebung oder Modifikation von Differenzialtarifen zu verlangen, sofern nachgewiesen werden kann, daß dadurch eine erhebliche Schädigung anderer berechtigter schweizerischer Interessen erfolgt.

6) Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere in der Regel mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tagen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

In Fällen, wo von einer Gesellschaft ein aus Herabsetzungen und Erhöhungen gemischtes Tariffsystem neu eingeführt werden will, kann der Bundesrath diese Fristen verkürzen.

Diese Fristen finden ebenfalls keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

Der Bundesrath wird Anordnungen treffen, um die Beachtung obiger, in Ziff. 1—6 bezeichneter Grundsätze bei Aufstellung der Tarife und deren Anwendung sorgfältig kontrolliren zu lassen.

Art. 36.

Der Bundesrath wird dahin wirken, daß auf den schweizerischen Eisenbahnen möglichst übereinstimmende Verkehrs- beziehungsweise Transportreglemente eingeführt werden, deren Genehmigung ihm zusteht.

Sofern es sich in der Folge als wünschenswerth herausstellen sollte, ist der Bundesrath berechtigt, nach Anhörung der Bahngesellschaften, ein einheitliches Verkehrs- resp. Transportreglement in der Weise aufzustellen, daß darin gewisse Hauptbestimmungen fixirt werden, welche jede schweizerische Eisenbahnverwaltung dem Publikum als Minimum gewähren muß.

Art. 37.

Ueber die Rechtsverhältnisse des Transportes und der Expedition auf Eisenbahnen und die zivilrechtliche Haftbarkeit der letztern wird die Bundesgesetzgebung das Erforderliche in einheitlicher Weise ordnen.

IV.

Kompetenzverhältnisse und Uebergangsbestimmungen.

Art. 38.

Die in den Artikeln 1, 3, 4, 8, 10, 13 und 14 am Schlusse, und 27 bezeichneten Kompetenzen werden von der Bundesversammlung ausgeübt. Ueber alle andern Punkte entscheidet der Bundesrath, beziehungsweise das Bundesgericht.

Alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bunde und einer Eisenbahngesellschaft sind vor dem Bundesgerichte auszutragen.

Art. 39.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden auch auf die Fälle, in welchen Kantone den Bau und Betrieb von Eisenbahnen selbst übernommen haben oder weiter übernehmen werden, gleiche, beziehungsweise analoge Anwendung.

Art. 40.

Die in den bisherigen Konzessionen von den Kantonen vorbehaltenen Rechte bleiben, soweit sie durch gegenwärtiges Gesetz nicht dem Bunde übertragen oder mit dessen Bestimmungen im Widerspruche sind, unverändert in Kraft.

Art. 41.

Der Bundesrath ist mit der Bekanntmachung und Vollziehung des gegenwärtigen Gesetzes, durch welches das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Heumonat 1852, aufgehoben wird, beauftragt.

Es tritt dasselbe sofort nach seiner Veröffentlichung in Kraft.



**Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung zum revidirten Bundesgesez
über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen
Eidgenossenschaft. (Vom 16. Juni 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.06.1871
Date	
Data	
Seite	647-716
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 906

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.