



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.

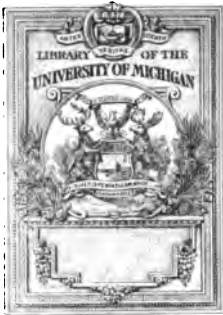
3077

.J22

A

756,755

DUPL



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG

PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

BY
Mr. Philo Parsons

OF DETROIT

1871

TRANSPORTATION LIBRARY



Die

Lehre von den Eisenbahnen



auf

Grundlage des Staates.

In Umrissen entwickelt

von

Julius Jäger,

Directions-Secretär der bayerischen Eisenbahnen.

Nota: „Als menschliche Verhältnisse können eine wissenschaftliche Bearbeitung erhalten, d. h. eine gründliche Erforschung ihres Wesens; Ausübung und Formulierung der Gesetze, welche sie folgen und zwar nach den verschiedenen möglichen Beziehungen, nehmlich Darlegung der Folgerungen für Denken und Handeln.“

Kob. v. Mohl *Encyclop. der Staatswissensch.* §. 4.

München, 1865.

In Commission von Georg Franz.

no. 4



Die

Lehre von den Eisenbahnen

auf

Grundlage des Staates.

In Umrissen entwickelt

von

Julius Jäger,

Direction-~~Secretär~~ der bayerischen ~~DB~~ Bahnen.

Motto: „Alle menschlichen Verhältnisse können eine wissenschaftliche Bearbeitung erhalten, d. h. eine gründliche Erforschung ihres Wesens; Auffindung und Formulirung der Gesetze, welchen sie folgen und zwar nach den verschiedenen möglichen Beziehungen, endlich Darlegung der Folgerungen für Denken und Handeln.“
Nob. v. Mohl Encyclop. der Staatswissensch. S. 8.

ca. 43

München, 1865.

In Commission von Georg Franz.

Handwritten text, possibly a name or title.

Handwritten number '11'.

Handwritten number '30'.

Handwritten number '1'.

Transport.

3-27-51 2W

Dem theuern Onkel

Herrn

Albert Jäger,

Königl. bayer. Regierungsrathe, Director der pfälzischen Eisenbahnen,
Ritter des kgl. bayer. Verdienstordens vom heil. Michael I. Classe,
des kgl. preuß. Kronenordens III. Classe, der französischen Ehrenlegion
und des großherz. hess. Verdienstordens Philipp des Großmüthigen
I. Classe

in Liebe und Verehrung

gewidmet

vom Verfasser.



V o r w o r t.

Mehrere Jahre liegen zwischen meinem Eintritte in den Dienst einer deutschen Eisenbahn und der Veröffentlichung der vorliegenden Arbeit.

Ich kann wohl sagen, daß es mir schon in den ersten Zeiten meiner Praxis bedünken wollte, als fehle es bei Behandlung von Eisenbahnfragen zwar nicht an reichen Erfahrungen und den tüchtigsten Einzelleistungen, wohl aber an einem wissenschaftlichen Sammelpunkte, einer Theorie von den Eisenbahnen, welche Maaß und Ordnung bringen könnte in das Gebiet ihrer Erscheinungen.

Zunächst zu meinem Gebrauche versuchte ich es daher, mir ein System zurechtzulegen.

Aber für die Menge von neuen Gestaltungen, welche die Eisenbahnen zu Tage fördern, war die Ordnung nicht in einem Tage aufzufinden, unter die sich doch alle reihen sollten. Auch gestattete mir mein Dienst nur mit vielen Unterbrechungen diesen Gedanken nachzugehen.

Wenn ich endlich heute meine Studien der Deffentlichkeit übergebe, nachdem sie manche Läuterungen erfahren, so ist es nicht, weil ich sie für abgeschlossen und das Ziel für erreicht betrachte, sondern weil diese Studien in einem Stadium angelangt sind, in welchem sie als Ausgangspunkt für speciellere Untersuchungen sich nützlich erweisen möchten.

Aus gleichem Grunde habe ich mich auch auf bloße Umrisse beschränkt, welche die Probe bestanden haben müssen, bevor man eine Wissenschaft ausbauen kann nach allen ihren Weiten und Tiefen.

7
L. 3.
Pachwerk 317
R. 5/4 5. 2.

Die

Lehre von den Eisenbahnen



auf

Grundlage des Staates.

In Umrissen entwickelt

von

Julius Jäger,

Directions-Belehrter der bayerischen Eisenbahnen.

Wort: „Alle menschlichen Verhältnisse können eine wissenschaftliche Bearbeitung erhalten, d. h. eine gründliche Erforschung ihres Wesens; Auffindung und Formulierung der Gesetze, welchen sie folgen und zwar nach den verschiedenen möglichen Beziehungen, endlich Vorlegung der Folgerungen für Tugend und Handeln.“

Hob. v. Mohl Encyclop. der Staatswissensth. 3. 4.

München, 1865.

In Commission von Georg Franz.

n.D. 4

Die



Lehre von den Eisenbahnen

auf

Grundlage des Staates.

In Umrissen entwickelt

von

Julius Jäger,

Direction-Secretär der bayerischen Eisebahnen.

Motto: „Alle menschlichen Verhältnisse können eine wissenschaftliche Bearbeitung erhalten, d. h. eine gründliche Erforschung ihres Wesens; Auffindung und Formulirung der Gesetze, welchen sie folgen und zwar nach den verschiedenen möglichen Belegungen, endlich Darlegung der Folgerungen für Denken und Handeln.“

Rob. v. Mohl Encyclop. der Staatswissensch. §. 8.

München, 1865.

In Commission von Georg Franz.

1000, 1000
Library

HE

30177

.J-2

Transport.

3-27-5/2W

Dem theuern Onkel

Herrn

Albert Jäger,

Königl. bayer. Regierungsrathe, Director der pfälzischen Eisenbahnen,
Ritter des Kgl. bayer. Verdienstordens vom heil. Michael I. Classe,
des Kgl. preuß. Kronenordens III. Classe, der französischen Ehrenlegion
und des großherz. hess. Verdienstordens Philipp des Großmüthigen
I. Classe

in Liebe und Verehrung

gewidmet

vom Verfasser.

Hans. H. H. H. H.
Library

HE

3077

.J.2.



Transport.

3-27-5/2W

Dem theuern Onkel

Herrn

Albert Jäger,

Königl. Bayer. Regierungsrathe, Director der pfälzischen Eisenbahnen,
Ritter des Kgl. Bayer. Verdienstordens vom heil. Michael I. Classe,
des Kgl. preuß. Kronenordens III. Classe, der französischen Ehrenlegion
und des großherz. hess. Verdienstordens Philipp des Großmüthigen
I. Classe

in Liebe und Verehrung

gewidmet

vom Verfasser.

Introduction

1. The first part of the paper

2. The second part of the paper

3. The third part of the paper

4. The fourth part of the paper

5. The fifth part of the paper

6. The sixth part of the paper

7. The seventh part of the paper

8. The eighth part of the paper

9. The ninth part of the paper

10. The tenth part of the paper

11. The eleventh part of the paper

12. The twelfth part of the paper

13. The thirteenth part of the paper

14. The fourteenth part of the paper

15. The fifteenth part of the paper

16. The sixteenth part of the paper

17. The seventeenth part of the paper

18. The eighteenth part of the paper

19. The nineteenth part of the paper

20. The twentieth part of the paper

21. The twenty-first part of the paper

22. The twenty-second part of the paper

23. The twenty-third part of the paper

24. The twenty-fourth part of the paper

25. The twenty-fifth part of the paper

26. The twenty-sixth part of the paper

27. The twenty-seventh part of the paper

28. The twenty-eighth part of the paper

29. The twenty-ninth part of the paper

30. The thirtieth part of the paper

31. The thirty-first part of the paper

32. The thirty-second part of the paper

33. The thirty-third part of the paper

34. The thirty-fourth part of the paper

35. The thirty-fifth part of the paper

References

1. [1]

2. [2]

3. [3]

4. [4]

5. [5]

6. [6]

7. [7]

8. [8]

9. [9]

10. [10]

11. [11]

12. [12]

13. [13]

14. [14]



V o r w o r t.

Mehrere Jahre liegen zwischen meinem Eintritte in den Dienst einer deutschen Eisenbahn und der Veröffentlichung der vorliegenden Arbeit.

Ich kann wohl sagen, daß es mir schon in den ersten Zeiten meiner Praxis bedünken wollte, als fehle es bei Behandlung von Eisenbahnfragen zwar nicht an reichen Erfahrungen und den tüchtigsten Einzelleistungen, wohl aber an einem wissenschaftlichen Sammelpunkte, einer Theorie von den Eisenbahnen, welche Maaß und Ordnung bringen könnte in das Gebiet ihrer Erscheinungen.

Zunächst zu meinem Gebrauche versuchte ich es daher, mir ein System zurechtzulegen.

Aber für die Menge von neuen Gestaltungen, welche die Eisenbahnen zu Tage fördern, war die Ordnung nicht in einem Tage aufzufinden, unter die sich doch alle reihen sollten. Auch gestattete mir mein Dienst nur mit vielen Unterbrechungen diesen Gedanken nachzugehen.

Wenn ich endlich heute meine Studien der Deffentlichkeit übergebe, nachdem sie manche Läuterungen erfahren, so ist es nicht, weil ich sie für abgeschlossen und das Ziel für erreicht betrachte, sondern weil diese Studien in einem Stadium angelangt sind, in welchem sie als Ausgangspunkt für speciellere Untersuchungen sich nützlich erweisen möchten.

Aus gleichem Grunde habe ich mich auch auf bloße Umrisse beschränkt, welche die Probe bestanden haben müssen, bevor man eine Wissenschaft ausbauen kann nach allen ihren Weiten und Tiefen.

Sollte mir der Beweis gelungen sein, daß die Lehre von den Eisenbahnen eine wissenschaftliche Berechtigung hat, daß alle großen Fragen des Eisenbahnbaues und Betriebes von der Grundlage des Staates aus theoretisch wie praktisch beherrscht werden können und müssen und daß alle öffentlichen Eisenbahnen ohne Unterschied als Staatsanstalten zu betrachten und zu achten sind, dann ist meine Absicht vollkommen erreicht, meine Arbeit nicht umsonst gewesen.

Leichter wird es mir jedenfalls werden, Nachsicht für Mängel und Fehler zu erbitten, welche meinem Versuche ankleben mögen, wenn die Ziele desselben im großen Ganzen als richtig sollten erkannt werden.

Ich kann wenigstens ohne Ueberhebung bekennen, daß mich in allen Fragen nur das Streben nach voller wissenschaftlicher Wahrheit leitete und ich es überall zu vermeiden suchte, einseitigen Anschauungen hinzuneigen, die nirgends vielleicht so nahe liegen, als dem Gebiete der vorliegenden Untersuchung.

München, am 15. April 1865.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

	Seite
§. 1. Wissenschaftliche Stellung der Lehre von den Eisenbahnen	1
§. 2. Abgrenzung gegen andere wissenschaftliche Gebiete	2
§. 3. Begriff und Eintheilung der Lehre von den Eisenbahnen	4
§. 4. Quellen	6
§. 5. Literatur	7

I. Abtheilung.

Die rechtliche Stellung der Eisenbahnen im Staate.

§. 6. Begriff und rechtliche Bedeutung der Eisenbahnen	9
§. 7. Das sogenannte Eisenbahnregal	13
§. 8. Eintheilung der Eisenbahnen	15
§. 9. Die Staatseisenbahnen im Allgemeinen	17
§. 10. Die Privateisenbahnen im Allgemeinen	18
§. 11. Die Anlage der Eisenbahnen	19
§. 12. Die Bauconcession	20
§. 13. Die Zwangseinteilung	25
§. 14. Das Bahneigenthum	28
§. 15. Die Betriebsconcession	32
§. 16. Die Besteuerung der Eisenbahnen im Allgemeinen	35
§. 17. Die directe Besteuerung der Eisenbahnen	37
§. 18. Die von den Eisenbahnen erhobenen indirecten Steuern und Gebühren	39
§. 19. Kreis-, Districts- und Gemeinbelasten	41

II. Abtheilung.

Die Staatspolitik gegenüber den Eisenbahnen.

§. 20. Allgemeine Gesichtspunkte	44
--	----

I. Abschnitt.

Die Politik des Staates im Verhältnisse zum Eisenbahnbaue.

§. 21. Ueberblick	48
§. 22. Bahnrichtung	48
§. 23. Bahntrage	53
§. 24. Lösung der Frage ob Staats- oder Privatbahnbau	54

	Seite
§. 25. Der Eisenbahnbau durch Private	58
§. 26. Der Eisenbahnbau in Collision mit andern öffentlichen Interessen	62
§. 27. Vorbehalte des Staates zu Gunsten anderer Staatsanstalten (gegenüber dem Eisenbahnbaue)	64
§. 28. Die staatliche Aufsicht über den Angriff, den Fortgang und die Vollendung des Baues	65
§. 29. Polizeiliche Aufsicht über die Bauten und Bauarbeiter	67

II. Abschnitt.

Die Politik des Staates im Verhältnisse zum Eisenbahnbetriebe.

§. 30. Allgemeine Gesichtspunkte	69
§. 31. Betriebseröffnung	70
§. 32. Die Transportmittel	72
§. 33. Die Fahrpläne	74
§. 34. Die Betriebsordnung	76
§. 35. Die Tarife	78
§. 36. Vorbehalte des Staates zu Gunsten anderer Staatsanstalten (gegenüber dem Eisenbahnbetriebe)	84
§. 37. Die Bahnpolizei	87
§. 38. Die Instandhaltung der Bahn	91

Erklärung der häufigsten Abkürzungen.

- Preuß. Gef. = Preussisches Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.
 Oesterr. B. = Oesterreichische Eisenbahn-Verordnung vom 14. September 1854.
 Bayer. B. = Bayerische Eisenbahn-Verordnung vom 20. Juli 1855.
 D. E.-B.-Z. = Deutsche Eisenbahn-Vereins-Zeitung.
 Centralbl. = Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich.

Einleitung.

§. 1.

Wissenschaftliche Stellung der Lehre von den Eisenbahnen.

Der Staat leistet dem Einzelnen die nächste und wichtigste Hilfe, weil dieser in seiner Vereinzelung den ihn umgebenden Menschen und Verhältnissen gegenüber allen Schutzes entbehren würde.

Je mehr Einzelne sich zu gemeinsamen Zwecken verbinden, desto mehr erleichtert sich die Aufgabe des Staates in den gewöhnlichen Fällen und der fortgeschrittene Associationsgeist bildet zugleich einen Culturfortschritt für den Staat, weil er dessen Wirkungskreis auf die höchsten Zwecke concentrirt.¹⁾

Wo dagegen Aufgaben zu lösen sind, welche die Lebensbestimmung, Rechtsphäre und Kräfte der Einzelnen unter allen Culturzuständen übersteigen, weil sie Zwecke der Gesamtheit und nicht bloß der Einzelnen sind, da ist der Staat selbst dann auf's Höchste betheiligt, wenn er die Lösung der Aufgabe nicht selbst in die Hand nimmt, sondern sich auch hiefür Association bereit findet.

In reichem Maße gilt dieß von der Erbauung und dem Betriebe der für die Oeffentlichkeit bestimmten Eisenbahnen.

Die Heranziehung der Capitalien und Arbeitskräfte, die Erwerbung des Territoriums, die Aufführung von Bauten, welche störend eingreifen in eine Anzahl von rechtlich begründeten Verhältnissen, ein ungehinderter und gemeinnütziger Betrieb — alle diese Aufgaben können mit Verlässigkeit nur erfüllt werden unter dem Ansehen des Staates.

Es genügt aber nicht, daß er den Eisenbahnen den Schutz seiner allgemeinen Rechtsordnung angebeihen läßt, sondern er muß ihnen aus höheren Rücksichten einerseits einen besonderen Schutz verleihen, andernseits die nothwendigen Beschränkungen auferlegen.²⁾

Diesem besonderen Aufwande von Leistungen des Staates entspricht die mächtige Förderung der materiellen und geistigen Zwecke der Einzelnen wie des Staatsverbandes selbst, welche durch die Eisenbahnen hervorgerufen wird.

Sie stehen darum aber auch nicht in einem bloß zufälligen Zusammenhang mit dem Staate, sondern es gehört eine ununterbrochene Wechselbeziehung, ein fortwährendes und gegenseitiges Geben und Empfangen zu dem Wesen dieses Verhältnisses.

In dieser engen Verbindung zwischen Staat und Eisenbahn, dieser verwandten Bestimmung für das Allgemeine liegt der Keim für die wissenschaftliche Begründung einer Lehre von den Eisenbahnen, welche sich nur auf den Staat und die Staatswissenschaften gründen läßt, weil alle übrigen wissenschaftlichen Gebiete nicht das Wesen dieser Beziehungen ergreifen oder erschöpfen.

1) Vergl. von Mohl, Encyclopädie der Staatswissenschaften Seite 70.

2) Die Eisenbahnen geben den schlagendsten Beweis dafür, daß sich die Aufgabe des Staates nicht auf die Herstellung der Rechtsordnung beschränkt (sog. Rechtsstaat im mißverstandenen Sinne), sondern daß er positiv eingreifen muß in Förderung der menschlichen Lebenszwecke.

§. 2.

Abgrenzung gegen andere wissenschaftliche Gebiete.

Des nächstliegenden Bedürfnisses wegen finden wir das Institut der Eisenbahnen allerdings von anderen Gesichtspunkten aus vielfach behandelt; einmal vorzugsweise in der Technik, dann in privatrechtlicher Beziehung, endlich vom Standpunkt der Volkswirtschaftslehre. Diese Gebiete stehen aber zu der Lehre von den Eisenbahnen nur in dem Range von Hilfswissenschaften.

Die Technik, obwohl durch die Eisenbahnen zu einer nie geahnten Höhe erhoben, ist doch nicht der Zweck derselben, sondern nur das Mittel zum Zwecke, indem sie die Naturgesetze lehrt und anwendet, deren man sich beim Baue und Betriebe von Eisenbahnen bedienen muß.

In privatrechtliche Beziehungen treten die Eisenbahnen als gewöhnliche Rechtssubjekte und wenn diese Beziehungen auch sehr zahlreich und mannigfaltig sind, so kommt dieß nur daher, daß die Rechts-

sphäre so eingreifender Anstalten nothwendiger Weise auch eine ausgedehnte sein muß, ohne daß jedoch die gewöhnlichen Rechtsformen verlassen zu werden brauchten.¹⁾ Wenn zu Gunsten oder zur Beschränkung der Eisenbahnen die allgemeinen Grundsätze des Privatrechts modificirt worden sind, so geschah dieß, nicht weil die Eisenbahnen dem Privatrechte etwa neue Erscheinungsformen böten, für welche sein altes Rechtssystem keinen Platz hätte, sondern lediglich aus allgemeinen d. h. staatlichen Rücksichten.²⁾ Das Privatrecht steht immer auf dem Standpunkte der Einzelbeziehungen. Jede Eisenbahn tritt in eine Reihe von solchen, aber ihre letzten Zwecke sind ganz andere, sie dient der Allgemeinheit, den Beziehungen Aller, dem Staate.³⁾

Die Volkswirtschaftslehre zeigt die Versorgung des Volkes mit sachlichen Gütern, die Erzeugung, Vertheilung, den Umlauf und die Verzehrung derselben. Die Kenntniß ihrer Gesetze ist sowohl beim Baue, wie beim Betriebe der Eisenbahnen eine unentbehrliche; einmal weil von diesen zumeist die finanzielle Möglichkeit und Lebensfähigkeit einer Eisenbahnunternehmung abhängt, dann aber und das ist die höhere Rücksicht, weil die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen des Volkes durch die Eisenbahnen gefördert werden sollen. Aber auch diese Disciplin gibt keine erschöpfende wissenschaftliche Grundlage für unsere Lehre, da letztere erweisen soll, daß die Eisenbahnen außer den wirtschaftlichen Interessen des Volkes auch diejenigen des Staates und neben den materiellen Zwecken des Volkes und Staates auch die geistigen und sittlichen Interessen beider unterstützen und fördern. Die Wirtschaftslehre, ohne zu den eigentlichen Staatswissenschaften zu zählen, findet im Staate selbst ihre praktische Anwendung und zwar in seiner Finanz und Politik. Ebendortselbst werden auch wir ihr bei unserer Lehre von den Eisenbahnen begegnen. Die wissenschaftliche Entwicklung der letzteren kann nach den vorausgehenden Erörterungen nur auf der natürlichen Grundlage des Staates erfolgen, weil nur in ihm die wirtschaftlichen, geistigen und sittlichen Zwecke der Einzelnen wie der Gesamtheit gleichmäßig gefördert werden. Diese Entwicklung hat aber keineswegs bloß den Werth einer theoretischen Untersuchung, sondern gewährt bei Beurtheilung der vielfach verwickelten Frage des Eisenbahnwesens bestimmte Anhalts- und Richtpunkte und eine Grundlage fester Principien für die nöthigen Folgerungen, was hier wie überall nur die Wissenschaft zu geben vermag.

1) Die Expropriation z. B. ist keineswegs eine privatrechtliche Besonderheit, vielmehr ein staatliches Recht, beruhend auf dem Uebergewichte der allgemeinen Interessen gegenüber den Rechten der Einzelnen. In seiner Anwendung erzeugt dasselbe allerdings Privatrechte, welche jedoch unter die gewöhnlichen Rechtsregeln zu subsumiren sind.

2) So ist z. B. das in §. 42 des preuß. Eisenbahngesetzes dem Staate vorbehaltene Recht, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen, eine von den gewöhnlichen Grundsätzen der Eigenthumsbefugnisse abweichende Beschränkung im Interesse des Staates. Dergleichen privatrechtliche Besonderheiten müssen allerdings bei der Lehre von den Eisenbahnen beachtet werden, weil sie ihre Entstehung lebiglich staatlichen Rücksichten verdanken.

3) Daß Eisenbahnen sehr oft privativen Erwägungen ihre Entstehung verdanken, ändert nichts an ihrer öffentlichen Bedeutung, denn wie jede rechtsverständene Sondertätigkeit jedesmal auch das Ganze fördert, so ist dieß hier in erhöhtem Grade der Fall. Auch empfangen die Dinge in der Welt ihren Werth nicht von ihrer nächsten Veranlassung.

§. 3.

Begriff und Eintheilung der Lehre von den Eisenbahnen.

Eine systematische Zusammenstellung der aus dem Wesen und der Bestimmung des Staates für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen hervorgehenden Grundsätze ist Zweck und Inhalt der Lehre von den Eisenbahnen.

Wie aber der Staatsgedanke in Recht und Politik zur Erscheinung tritt, so müssen dieß auch die wissenschaftlichen Abtheilungen für unsere Lehre werden.

Das öffentliche Recht des Staates weist auch den Eisenbahnen ihre rechtliche Stellung an zu und in dem Staate, die Regierungsfürsorge (Politik) unterstützt, leitet, schützt und beschränkt sie im Interesse der Gesamtheit.¹⁾

Anderer Abtheilungen wie z. B. nach Eisenbahnbau und Betrieb können wohl in Behandlung einzelner Materien von praktischem Werthe sein, dagegen, weil ohne wissenschaftliche Bedeutung, für das System im großen Ganzen nicht maßgebend werden. Ganz dasselbe gilt auch von den Eintheilungen in Staats- und Privatbahnen, eine Eintheilung, welche sich bei der gemeinsamen Bestimmung aller Eisenbahnen auch nur in untergeordneter Weise gebrauchen läßt, wie wir im weiteren Verlaufe sehen werden.

Aus der Unterscheidung unserer Lehre vom anderen Gebiete, wie sie im vorigen Paragraphen versucht wurde, geht weiter hervor, daß

privatrechtliche, technische und volkswirtschaftliche Fragen nur so weit in unser System gezogen werden können, als sie entweder geeignet sind, die Verhältnisse zwischen Staat und Eisenbahn zu sichten und zu beleuchten, oder insoferne die Regierungsfürsorge die Grundsätze der Technik, Privat- und Volkswirtschaft praktisch zu verwirklichen hat, oder endlich z. B. die privatrechtlichen Bestimmungen im Interesse der Gesamtheit zu modifiziren sind.

Das Verhältniß der Eisenbahnen zur Staatswirtschaft bietet sehr mannigfaltige Beziehungen dar, die man versucht sein könnte, als dritte Gruppe an Recht und Politik anzureihen.

Die Staatswirtschaftslehre hat sich zwar, zunächst aus praktischen Gründen, zu dem Range einer abgeschlossenen staatswissenschaftlichen Disciplin erhoben, bildet aber doch bei näherer Betrachtung gegenüber Recht und Politik keinen Gegensatz, sondern muß bald zu dem ersteren, bald zu der letzteren gerechnet werden; denn der Staat hat hinsichtlich seiner Wirtschaft jedesmal zwei verschiedene Fragen an sich zu stellen, die eine dahin, welche Rechte ihm in dieser Beziehung zustehen, die andere, wie er seine Wirtschaft einzurichten habe, damit sie zugleich für ihn von Nutzen, zugleich von dem geringsten Nachtheile für das Land sei. In ganz gleicher Weise begegnen die Eisenbahnen bald den wirtschaftlichen Rechten des Staates, bald aber seiner wirtschaftlichen Politik, weshalb auch alle diese Verhältnisse je nach dieser Unterscheidung in die staatsrechtliche und politische Abtheilung einzufügen sind.

Was endlich die Staats sittenlehre betrifft, welche von Mohl mit allem Fug neben Recht und Politik zu den Staatswissenschaften gezählt wird, so verlangt unsere Untersuchung für jene Wissenschaft keinen besonderen Platz, sondern ihre Lehren können und müssen überall mit der rechtlichen und politischen Betrachtung verbunden werden, weil sich auch die Anwendung der Staats sittenlehre nicht an und für sich denken läßt, sondern nur da, wo der Staatsgedanke in Form einer Rechtsvorschrift oder einer politischen Maßregel zur Erscheinung tritt.²⁾

Sonach soll der ganze Stoff in zwei Abtheilungen behandelt werden und dabei sowohl die allgemeinen Gesichtspunkte, als auch die wichtigeren positiven Bestimmungen neben einander zur Darstellung gelangen.

Die I. Abtheilung umfaßt die rechtliche Stellung der Eisenbahnen im Staate;

die II. Abtheilung die Politik des Staates im Verhältnisse zu den Eisenbahnen und zwar

in Abschnitt 1 gegenüber dem Eisenbahnbaue,
in Abschnitt 2 gegenüber dem Eisenbahnbetriebe.

Die Geschichte und Statistik²⁾ der Eisenbahnen müßte in einer ausführlichen Darstellung unserer Lehre eine besondere Stelle neben dem dogmatischen Theile bekommen. Für die Zwecke des vorliegenden Umrisses genügt jedoch die Beigabe von geschichtlichen und statistischen Notizen an den geeigneten Stellen der dogmatischen Erörterung.

1) Es ließe sich allerdings jede Frage nach dem rechtlichen und politischen Gesichtspunkte zugleich durchforschen. Diese Anordnung empfiehlt sich aber da am wenigsten, wo — wie von Mohl l. c. S. 51 sagt — die äußerliche Ordnung vorzuziehen ist, wie bei Feststellung eines kritischen Systems.

2) Siehe über Begriff und Inhalt der Staats sittenlehre, dann über Collisionen der letzteren mit der Politik das öfters angeführte, hervorragende Werk von Rob. v. Mohl, namentlich S. 499 ff. u. 543 ff.

3) Hauptwerk: von Neben die Eisenbahnen Deutschlands.

S. 4.

Quellen.

Die allgemeinen Grundsätze über das Verhältniß zwischen Staat und Eisenbahn fließen unmittelbar aus dem Wesen, Begriffe, historischen und wissenschaftlichen Zusammenhänge von Staat und Eisenbahn, die positiven Bestimmungen dagegen, wie alle unsere Rechtsordnungen, aus geschriebenen oder ungeschriebenen Satzungen. Die letzteren, das Gewohnheitsrecht und die Natur der Sache¹⁾ sind gerade hier von hoher Bedeutung, wo das geschriebene Recht noch erst in seiner Entwicklung begriffen ist. Wenn man die Wissenschaft überhaupt zu den Rechtsquellen rechnen will, so kann dieß mit besonderem Rechte hier geschehen, wo ihr die Aufgabe, den Stoff zu sichten, klären, ordnen und zu erweitern, noch in einem sehr ausgedehnten Maße zufällt.

Die geschriebenen Satzungen sind Gesetze und Verordnungen des Staates, für uns bald von allgemeinerem, bald von speziellerem Werthe. Es lassen sich namentlich folgende unterscheiden:

1. Satzungen allgemeiner Art und zwar

a) für die Eisenbahnen in allen ihren Beziehungen zum Staate.

So treffen wir allgemeine Eisenbahngesetze in Preußen (3. Nov. 1838), in Frankreich (11. Juni 1842), auch eine englische Akte

vom 9. August 1844, dann die österreichische Verordnung vom 14. Sept. 1854 (mit Gesetzeskraft) und die bayer. Verordnung vom 20. Juli 1855 u. andere.²⁾

b) Für einzelne Theile des Eisenbahnwesens.

Hierher gehören namentlich die speciell für Eisenbahnen erlassenen Expropriations-, Straf- und Polizeigesetze wie z. B. das hannoversche Expropriationsgesetz vom 8. Sept. 1840, das kurhessische vom 2. Juli 1846, das hannov. Ges. vom 8. Aug. 1846, die Bestrafung von Verbrechen gegen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes betreffend, das würtemb. Ges. vom 20. Okt. 1845, die Verwaltung der Eisenbahnpolizei betreffend, dann auch specielle Staatsverträge u. dgl.

c) Allgemeine Satzungen, welche nur einen mittelbaren Bezug auf die Eisenbahnen haben.

Hierher gehören mehr oder weniger fast alle Staatsgesetze, namentlich aber die Verfassungsurkunden, als Grundgesetze der Staaten, dann aber z. B. auch allgemeine Expropriationsgesetze u. dergl.

2. Satzungen specieller Art für einzelne Eisenbahnunternehmungen. Diese bilden für unsern Stoff eine besonders ergiebige Rechtsquelle. Es sind die für die einzelnen Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Verordnungen, bei Staatsbahnen die sog. Finanzgesetze, bei Privatbahnen Gesetze (z. B. bei Zinsengarantie), Privilegien oder Concessionsurkunden, und die landesherrlich genehmigten Statuten.

Der Werth, das gegenseitige Verhältniß der einzelnen Quellen und ihre Interpretation richtet sich nach den gewöhnlichen Rechtsregeln.

1) Bluntschli, Allgemeines Staatsrecht S. 9, nennt sie die Macht der vorhandenen Verhältnisse (physischer und psychischer), verbunden mit dem Gefühle des Volkes, daß dieselben als normal anerkannt werden müssen und somit rechtlichen Einfluß, rechtliche Geltung haben.

2) Meyser, die Rechte des Staates an den Eisenbahnen in der Zeitschrift für deutsches Recht S. 248 u. 252.

Roch, Deutschlands Eisenbahnen Abth. I S. 9 ff.

Beschorner das deutsche Eisenbahnrecht mit besonderer Berücksichtigung des Aktien- und Expropriationsrechtes S. 189 ff. 213 ff.

§. 5.

Literatur.

Da die Lehre von den Eisenbahnen auf dem Staate und seiner Wissenschaft beruht, so gehören alle staatswissenschaftlichen Werke, na-

mentlich aber diejenigen über Staatsrecht, Politik im Allgemeinen, dann insbesondere über Volkswirthschaftspolitik und Finanzwissenschaft unter die Zahl der Hilfsmittel für unsere Disciplin.

Ingleichen die in der neueren Zeit erschienenen Werke über sogenanntes Eisenbahnrecht, welche, hauptsächlich privatrechtliche Beziehungen behandelnd, doch auch die Verhältnisse der Eisenbahnen zum Staate mehr oder weniger berücksichtigen.

Hier sind vor Allem zu erwähnen die Werke von Dr. Wilh. Koch, Deutschlands Eisenbahnen Marburg 1858, von Julius Hermann Beschorner, das deutsche Eisenbahnrecht mit besonderer Berücksichtigung des Aktien- und Expropriationsrechtes Erlangen 1858; dann auch die Werke über das Eisenbahnrecht specieller Länder, wie das von August Bessel und Eduard Kühlweter, das preuß. Eisenbahnrecht Köln 1855 und von Dr. Michel, Oesterreichs Eisenbahnrecht Wien 1860.

Sehr wichtige Andeutungen für unsere Aufgabe finden sich auch bei Dr. Meno Böhl, Rechte der Aktiengesellschaften mit besonderer Rücksicht auf Eisenbahngesellschaften, Hamburg 1842, dann aber in ganz unmittelbarer Beziehung bei Reyscher „die Rechte des Staates an den Eisenbahnen“ in der Zeitschrift für deutsches Recht, Tübingen 1852 Bd. XIII. S. 243 ff., endlich auch bei G. Vogt „Schweizer. Studien über Eisenbahnrecht“ in der deutschen Vierteljahresschrift 1859 I. Heft S. 1—63. Aber abgesehen davon, daß selbst die Reyscher'sche Abhandlung, welche ihrem Gegenstande nach unmittelbar hieher gehört, sich auf den Umfang eines Excurses beschränkt, vermessen wir doch auch in diesem äußerst werthvollen und namentlich geschichtlich wichtigen Beitrage

- 1) die strenge Scheidung des rechtlichen und politischen Gesichtspunktes und die systematische Durchführung beider Principien, dann
- 2) den hiermit zusammenhängenden Gedanken, daß das Verhältniß des Staates zu den Eisenbahnen nicht blos ein sehr wichtiges sei, was allseitig anerkannt wird, sondern daß in diesem Verhältnisse, das auf voller Gegenseitigkeit beruht, die wissenschaftliche Grundlage gesucht werden müsse für die Lehre von den Eisenbahnen überhaupt.

Wissenschaftliche Vorarbeiten in diesem Sinne sind wenigstens dem Verfasser nicht bekannt geworden.

I. Abtheilung.

Die rechtliche Stellung der Eisenbahnen im Staate.

§. 6.

Begriff und rechtliche Bedeutung der Eisenbahnen.

Die zum allgemeinen Gebrauche¹⁾ bestimmten Eisenbahnen sind öffentliche Verkehrsanstalten, welche eine regelmäßige Beförderung von Personen und Sachen auf Straßen mit eisernen Schienen²⁾ und zwar mit oder ohne Anwendung von Dampfkraft³⁾ bezwecken.

Für die rechtliche Beurtheilung liegt hierin zweierlei:

- 1) Eine für die Allgemeinheit bestimmte Eisenbahn setzt begriffsmäßig eine öffentliche Straße voraus, auf welcher
- 2) ein für Alle zugängliches Verkehrsgeschäft betrieben wird.

Im römischen Rechte gehörte zum Begriff der öffentlichen Straße als wesentliches Merkmal, daß sie im Eigenthume des Staates stehe, also Staatsstraße sei.⁴⁾

Diese Rechtsanschauung ist für unsere Verhältnisse nicht mehr anwendbar, indem heut zu Tage zum Merkmale der öffentlichen Straße nur deren Bestimmung zu allgemeinem Gebrauche gehört, gleichgültig, ob der Straßenkörper im Eigenthume des Staates, von Corporationen oder von Privaten steht. In allen Staaten fängt diese Rechtsumbildung da an, wo an die Stelle einer starr centralisirten Regierungsgewalt größere Selbstständigkeit der Kreise, Gaue und Gemeinden tritt und diesen die Befriedigung der Interessen ihres Bezirkes zunächst überlassen wird — eine Folge ächt germanischer Anschauungen.

In Deutschland, Frankreich und England finden sich eine Masse von Straßen, welche aus Mitteln der Kreise, Distrikte, Gemeinden, Kirchspiele erbaut werden und sich auf deren Eigenthum befinden und dennoch unzweifelhaft zu den öffentlichen Straßen zählen.⁵⁾

Gerade so verhält es sich auch mit den Eisenbahnen. Ihrer ganzen Bestimmung nach öffentliche Straßen stehen dieselben zum größern Theile im Privateigenthume.

Wohl in allen Rechtssystemen werden die öffentlichen Straßen zu denjenigen Sachen gerechnet, welche, des Privaterwerbes unfähig, dem Gebrauche nach Jedermann zustehen — *res publicae, extra commercium.* *)

Das Merkmal der Gemeinschaftlichkeit deutet darauf hin, daß Jedermann ein gleiches Recht auf den Gebrauch solcher Sachen habe. †)

Die Ausschließung des Privaterwerbes darauf, daß im Principe nicht der Einzelne als das berechnete Subject erscheint, sondern die Gesamtheit, welche im Staate sich verkörpert.

Stellt sich hiernach die Beziehung des Staates zu den öffentlichen Straßen, daher auch zu den öffentlichen Eisenbahnen, unmittelbar als eine staatsrechtliche heraus, so bedarf es auch nicht der Zuhilfenahme eines sogenannten Nationaleigenthums ‡), das in That und Wahrheit nicht existirt und bei den sog. Privateisenbahnen noch schwieriger zu erklären wäre, wie bei den dem Staate gehörigen Anstalten dieser Art.

Als dem Vertreter der Gesamtheit in seinem Kreise kommt es dem Staate zu, öffentliche Straßen zu beschließen, auszuführen und ihren allgemeinen Gebrauch zu regeln und zu sichern.

Die Ausführung und Gebrauchsregelung kann er aber entweder in eigene Sorge nehmen, oder an Corporationen oder Einzelne übertragen. Letzteres verstößt nicht gegen das allgemeine Gebrauchsrecht und die Bestimmung der öffentlichen Straße, weil nicht das staatliche Recht selbst, sondern nur dessen Ausübung übertragen wird und die Einzelnen nicht vermöge eigenen Rechtes und zu beliebigem Gebrauche, sondern als die vom Staate aufgestellten Mandatare der Gesamtheit die Anlage oder die Gebrauchsregelung der Eisenbahn übernehmen. §)

Eine völlige Freigebung des Gebrauches der Eisenbahnen muß aber aus technischen Gründen heut zu Tage noch als unzulässig erklärt werden.

Wenn die englische und preussische Gesetzgebung das Recht für Jedermann offen hält, sich einer Eisenbahn unter gewissen Beschränkungen selbstständig zu bedienen, oder mit eigenen Wagen auf derselben

zu fahren, so ist diese Auslegung des allgemeinen Gebrauchsrechtes theoretisch nicht unrichtig, praktisch aber schwer durchführbar. Der Eisenbahnbetrieb bedarf so sehr der Einheit, Ordnung und Fernhaltung aller Störungen, daß eine derartige Uebung nicht etwa den allgemeinen Gebrauch in der höchsten Potenz gewährleisten, sondern zu allgemeiner Unordnung, Unsicherheit und dem vollständigen Mißcredite der StraÙe führen würde.¹⁰⁾ Der Theorie vom allgemeinen Gebrauchsrechte und der hieraus hervorgehenden Berechtigung und Verpflichtung des Staates kann auch kein Einwand aus den Einkünften entgegengesetzt werden, welche der Staat oder seine Mandatäre aus der Gebrauchsermöglichung gewinnen. Dieselben sind vielmehr lediglich als Entgelt für die Kosten der StraÙe und Gebrauchsanstalten zu betrachten und haben ihr Vorbild in den sog. Chausséegeldern, welche für die Benützung der öffentlichen StraÙen vielfach erhoben wurden und theilweise noch erhoben werden. Diese Einkünfte gliedern sich bei den Eisenbahnen in das Bahngeld (Entschädigung für die Kosten der StraÙe und ihrer Unterhaltung) und in die Fahr- und Frachtgebühr (Entschädigung für die Kosten und Unterhaltung der Gebrauchsanstalten), weil die Gebrauchsvorrichtungen, im Gegenhalte zur gewöhnlichen öffentlichen StraÙe, vom Staate oder dessen Mandatar für alle Benützendenden hergestellt werden müssen. Die Erhebung dieser Beträge hat aber nicht bloß den Rechtsgrund der Gegenleistung für sich, sondern steht auch — die Gleichheit der Benützung (Tarife) am Principe vorausgesetzt — in keinem Widerspruche mit dem Rechte des allgemeinen Gebrauchs.¹¹⁾

1) Eisenbahnen, welche ein Privatunternehmer auf eigenem oder fremdem Grund und Boden lediglich zu seinem Privatgebrauche errichtet, liegen als nicht-staatliche Einrichtungen außerhalb des Gebietes unserer Untersuchung. Solche Bauten sind lediglich der polizeilichen Bewilligung und Ueberwachung unterstellt. S. österr. Reichsische Verordnung vom 14. Sept. 1854 §. 1 und bayerische Verordnung vom 20. Juli 1855 §. 15.

2) Die Ersetzung der anfänglichen Holzspuren durch eiserne läßt sich schon bald nach dem Jahre 1767 nachweisen. Weber, die Schule des Eisenbahnwesens, Leipzig 1857 S. 9.

3) Die ersten Eisenbahnen wurden mit Pferden betrieben und dienten in der Regel nicht dem öffentlichen Gebrauche, sondern hauptsächlich nur dem Kohlentransporte und privaten Zwecken der Eigenthümer. Erst mit Einführung der verbesserten Dampfmaschinen, der Erfindung des Engländers Stephenson (1829), gingen dieselben allmählig in den allgemeinen Gebrauch über. Reyscher in der Zeitschrift für deutsches Recht 1852 Bd. XIII. S. 245. Weber a. a. O. S. 14.

Auf manchen öffentlichen Bahnen findet man heute noch Pferdebetrieb, so auf der Nürnberg-Fürther, auf der Bahn von Budweis nach Linz u. a. m.

4) Ulpian L. 2 §. 21, 22 ne quid in loco publ. vel itin. fiat (43,8): Viam publicam eam dicimus, cujus etiam solum publicum est etc. Ibidem L. 3 pr. de loc. et itin. publ. (43,7): viae vicinales, quae ex agris privatorum collatis factae sunt, quarum memoria non extat, publicarum viarum numero sunt.

5) Klüber öffentliches Recht des deutschen Bundes §. 410 a, Gerber System des deutschen Priv.-Rechts §. 62, Maurenbrecher Lehrbuch des deutschen Priv.-R. §. 298, Eichhorn Einleitung in das deutsche Priv.-R. §. 272.

Das Privat-Eigenthum am Straßenkörper ist jedoch nicht als ein unbeschränktes aufzufassen, sondern es wird durch das Recht der Gesamtheit auf die Straße derart modificirt, daß dasselbe nicht beliebig veräußert oder belastet werden darf, wie weiter unten ausgeführt werden wird.

6) Das römische Recht rechnet zu den res publicae namentlich öffentliche Flüsse und Straßen und versteht unter jenen solche Gegenstände, welche nur im Eigenthum des Staates stehen können, deren Genuß aber jedem cives zu gute kommt; das französische Recht zählt die sog. res communes omnium und publicae nach röm. Begriffe sämmtlich zum Staatseigenthum, beschränkt die aber hinsichtlich der Straßen vorsichtiger Weise auf diejenigen, welche der Staat zu unterhalten hat (routes et rues à la charge de l'Etat) woraus keineswegs gefolgert werden darf, daß die Straßen der Departements und Arrondissements keine öffentlichen Straßen seien, sondern nur, daß sie, weil außerhalb des Staatseigenthums befindlich, nicht vom Staate zu unterhalten sind. Code civil art. 538.

Der auf dem römischen Rechte beruhende, aber doch schon deutsch-rechtlich modificirte Codex Bavaricus civilis Thl. I Cap. 1 §. 5 bestimmt die res communes et publicae dahin, daß deren Gebrauch zwar Jedermann, das Eigenthum aber Niemanden zuständig sei, vermeidet also schon von Staatseigenthum zu sprechen, reservirt aber die jura territorialia, worunter er ohne Zweifel die Regale der Landesherren versteht.

7) Vergl. Camphausen Versuch eines Beitrages zur Eisenbahngesetzgebung Seite 11.

8) Camphausens Ansicht loc. cit.

9) Vergl. auch Vogt Schweizer Studien über Eisenbahnrecht. Deutsche Vierteljahresschrift 1859, Heft I.

10) Das preussische Gesetz vom 3. Nov. 1838 §. 27 ff. behält dem Handelsministerium das Recht bevor, nach Ablauf der 3 ersten Betriebsjahre neben der resp. concessionirten Gesellschaft auch Andern eine Concession zum Transportbetrieb zu ertheilen. Ein preuß. Ministerialrescript vom 26. Januar 1862 macht aber in einem concreten Falle ausdrücklich auf die großen Schwierigkeiten eines solchen Concurrenzbetriebes aufmerksam. Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1862, S. 119. Vergl. auch Camphausen a. a. O., S. 17.

11) Vergl. Maurenbrecher Lehrbuch des deutschen Privatrechts Bd. I. S. 392, 93 „Zene Abgaben sind blos eine Form der Besteuerung, die Mittel für Heerstraßen, Häfen u. dgl. anzuschaffen, nicht etwa eine Leistung, die der Staat als Eigenthümer fordert.“

§. 7.

Das sogenannte Eisenbahnregal.

Wenn der Fortschritt der Jahrhunderte neue Erscheinungen zu Tage fördert, so liegt die Versuchung für die Wissenschaft sehr nahe, Ähnlichkeiten mit dem Vorhandenen mit Vorliebe aufzusuchen und das Neue unter die bisher üblichen Kategorien zu reihen.

So haben denn auch bis in die neueste Zeit die meisten Schriftsteller die besonderen Verhältnisse zwischen Staat und Eisenbahn wissenschaftlich dadurch zu bezeichnen gesucht, daß sie entweder ein eigenes Regal, das sog. Eisenbahnregal aufstellten, oder aber jene Verhältnisse unter die Regeln eines allgemeinen Straßenregals zu stellen suchten.

So Klüber, Maurenbrecher, Eichhorn, Bluntschli in ihren Lehrbüchern des deutschen Bundes-, Staats- und Privatrechts.¹⁾

Ein Nachweis für die Existenz eines solchen Regals wurde meistens nicht weiter geliefert, sondern dieselbe als selbstverständlich vorausgesetzt.

Nur Meyser am oben a. D. suchte diese Theorie wissenschaftlich zu begründen, indem er hiefür zwar keine gesetzlichen Quellen aber ein Reichsherkommen anführt, hervorgerufen durch „den besonderen Frieden und Königsschutz über Land- und Wasserstraßen und die billige Rücksicht auf den erforderlichen Aufwand.“

Aber hier dürften wir einer Verwechslung begegnen.

Zachariä (deutsches Staats- und Bundesrecht III. S. 5) bezeichnet den Begriff des nutzbaren Regals im Gegensatz zum reinen Hoheitsrechte in scharfer Weise, wenn er sagt: „Nur diejenigen Hoheitsrechte werden nutzbare genannt, die keinen andern Grund und Zweck haben, als die Gewinnung eines Ertrages.“ Er schließt daher selbst die Post von den nutzbaren Regalen aus. Zu letzteren sind aber eben so wenig die Eisenbahnen und überhaupt die öffentlichen Straßen zu rechnen, weil bei diesen, wie im vorhergehenden Paragraph entwickelt, der allgemeine Gebrauch entscheidend, der Ertrag bloß eine Frage zweiter Ordnung ist.

Was Meyser für die Existenz eines Eisenbahnregals anführt, erklärt allerdings die historische Entwicklung der Hoheit des Staates über alle öffentlichen Straßen — der sog. Wegehoheit. Diese ist übrigens schon mit dem Begriffe des modernen Staates gegeben, ohne

daß es für sie, als eines reinen Hoheitsrechtes, des Nachweises eines besonderen Entstehungsgrundes bedürfte.

Daß für den Frieden und Königsschutz und für den damit zusammenhängenden Aufwand auch Straßengelber erhoben wurden, gibt noch kein Entstehungsmerkmal für ein Finanzregal, weil in diesen Geldern nicht eine Beschränkung der Rechtssphäre des Einzelnen zu Gunsten des Staates liegt, sondern lediglich eine billige Gegenleistung für die von letzterem aufgewendeten Kosten.²⁾

Wie es aber auf dem historischen Wege nicht gelingen wird, ein solches Regal nachzuweisen, so kann dasselbe den Eisenbahnen gegenüber eben so wenig a priori behauptet werden, weil Regalien als Beschränkungen der Unterthanenrechte zu Gunsten des Staates die Vermuthung gegen sich haben, die bestehenden Ausnahmsrechte dieser Art daher strict zu interpretiren und nicht durch Analogie zu vermehren sind.³⁾

In unserm Falle ist diese Interpretationsregel um so mehr noch an ihrem Platz, weil, wie schon hervorgehoben, ein Eisenbahn- oder allgemeines Straßenregal in Widerspruch treten würde mit dem allgemeinen Gebrauchsrechte.

Aus dem Vorhandensein des Postregales kann gegen unsere Ansicht kein Einwand entnommen werden, weil dieses, abgesehen von seinem sichereren historischen Entstehungsgrunde nicht mit einer *res publica*, wie das sog. Eisenbahnregal mit der öffentlichen Straße, collibirt und nur eine gewerbliche Beschränkung enthält.

Das besondere Recht des Staates gegenüber der Eisenbahnen ist nicht ein Regal, sondern das nothwendige Correlat der dem Staate unmittelbar obliegenden Verpflichtung, den allgemeinen Gebrauch der öffentlichen Straße, daher auch der Eisenbahn zu ermöglichen und Sorge zu tragen, daß sie eine *res publica* bleibe.

Von dieser unmittelbaren staatsrechtlichen Beziehung des Staates zur Straße und Eisenbahn ist wohl zu unterscheiden das Hoheits- und Aufsichtsrecht des Staates über das Verkehrswesen überhaupt und über die Straßen und Eisenbahnen insbesondere, welches in der allgemeinen politischen Aufgabe des Staates seine Begründung und seine Grenzen findet.

Im Einzelnen ergeben sich aus dieser Unterscheidung und der bisherigen Entwicklung folgende Sätze:

- 1) Das Recht der Anlage einer Eisenbahn oder der Genehmigung hierzu, die zwangsweise Enteignung des erforderlichen Grund und Bodens, der Schutz und die Aufsicht über die Anlage und den Gebrauch, die Besteuerung der Eisenbahnen, alles dieß sind lediglich Ausflüsse-theils der besondern Stellung des Staates zu den Eisenbahnen als *res publicae* — theils seiner allgemeinen Hoheitsrechte.
- 2) Das Eigenthum der Eisenbahnen steht demjenigen zu, der dieselben auf eigenem Grund und Boden erbaut oder durch ein Rechtsgeschäft an sich gebracht hat; es unterliegt aber dieses Eigenthum, mit Rücksicht auf die Bestimmung der Eisenbahn als *res publica*, verschiedenen Beschränkungen.
- 3) Das Gebrauchsrecht an der Eisenbahn (Eisenbahntransportrecht) steht der Gesamtheit zu und dem Staate nur als natürlichem Vertreter derselben. Dieses Recht übt er entweder selbst aus oder überträgt es der Ausübung nach an Dritte.
- 4) Die Vermuthung spricht gegen das Vorhandensein eines Eisenbahnregals und müßte dessen Existenz in jedem einzelnen Staate zweifellos nachgewiesen werden, bevor man berechtigt wäre, Regalitätsgrundsätze in Anwendung zu bringen.

1) Klüber öffentl. Recht des deutschen Bundes S. 611 („*ius viarum regium s. sublimae*“); Maurenbrecher Grundsätze des heutigen deutschen Staatsrechtes Seite 383; Eichhorn Einleitung in das deutsche Privatrecht S. 272; Buntschli Allgem. Staatsrecht S. 603.

2) Siehe auch Koch l. c. II. Abth. S. 134 Anm. 5 u. 9.

3) Beseler System des deutschen Privatrechtes II. S. 92: „der Begriff der Regalien ist auf die hergebrachten oder gesetzlich festgestellten Arten zu beschränken, ohne daß eine Ausdehnung derselben auf verwandte Verhältnisse durch die wissenschaftliche Doctrin zulässig erscheint.“ Die Rechte der Staatsgewalt in Bezug auf Eisenbahnen und Telegraphen beurtheilt Beseler abgesehen von den besonderen gesetzlichen Bestimmungen nach den allgemeinen Grundsätzen über Staatseigenthum, Aktienvereine u. s. w., nicht aber nach Analogie der Regalitätslehre und rechnet zu den Regalien nur gewerbliche Beschränkungen, wie das Post- und Münzregal, dann Eigenthumsbeschränkungen, wie das Berg-, Forst- und Jagdregal.

Gerber deutsches Privatrecht S. 62 und im zweiten Bande seines Werkes auch Koch l. c. S. 134 leiten die besonderen Verhältnisse zwischen Staat und Eisenbahn sämmtlich aus dem Hoheitsrechte des ersteren ab.

§. 8.

Einteilung der Eisenbahnen.

Man theilt die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen hauptsächlich ein in sog. Staats- und Privateisenbahnen.

Diese Unterscheidung kann nicht aus der Zweckbestimmung der Eisenbahnen abgeleitet werden, weil hierin keine wesentlichen Verschiedenheiten zwischen Staats- und Privateisenbahnen bestehen dürfen, wie sich schon aus den vorhergehenden Erörterungen ergibt und in der II. Abtheilung noch näher auszuführen ist. Auch die Frage, wem der Betrieb übertragen ist, hat keinen Einfluß auf diese Unterscheidung, da sowohl der Staat, als auch der von ihm beliebene Private im Betriebe nur ein der Gesamtheit zustehendes Recht ausübt. Das Unterscheidungsmerkmal liegt vielmehr darin, daß bei den ersteren der Staat, bei der letzteren Privaten die Eigenthümer der Straße sind.

Unter den Begriff Staatseisenbahn gehört daher

- 1) der Fall, wo der Staat auf ihm gehörigen Grund und Boden mit eigenen Mitteln die Eisenbahnstraße gebaut, oder dieselbe durch ein Rechtsgeschäft eigenthümlich erworben hat und dieselbe betreibt, und
- 2) der Fall, wo ihm bloß die Straße gehört, der Betrieb dagegen Dritten (Privaten, Corporationen oder einem andern Staate) übertragen wurde.

Umgekehrt muß man schon dann von Privateisenbahnen sprechen, wenn auch bloß die Straße von Privaten hergestellt oder erworben wurde, der Betrieb aber vom Staate entweder gleich Anfangs ausgeübt wird oder in der Folge an denselben übergeht.

Eine wenn auch bedeutende Betheiligung des Staates an dem Baucapitale, z. B. durch Uebernahme eines Bruchtheiles der Aktien — der preuß. Staat theilte sich bei mehreren seiner Privatbahnen mit $\frac{1}{7}$ des Capitals — ändert nichts an der Natur der Eisenbahn, da der Staat hier nur als Aktionär, nicht aber als Miteigenthümer erscheint, das Eigenthum vielmehr allein der Aktiengesellschaft zusteht.

Ein gemischtes Verhältniß findet sich dagegen in Frankreich, indem dieser Staat nach dem Gesetze vom 11. Juni 1842 für das Grundeigenthum und den Unterbau, der Unternehmer für den Oberbau zu sorgen hat. Da aber hier der Staat durch Accession auch Eigenthümer des Oberbaues und der Bahngebäude wird (c. civ. art. 546, 551—555), so kann hier doch nur von Staatsbahnen gesprochen werden, selbst dann, wenn dem Unternehmer in Folge besonderen Vertrages ein superficiarisches Recht an den Bahngebäuden zugestanden worden wäre, da dasselbe immerhin das Eigenthumsrecht des Staates voraussetzen würde.²⁾

Die Unterscheidung zwischen Staats- und Privateisenbahnen ist von rechtlichem Belange, weil bei ersteren die Grundsätze über Staats-, bei letzteren diejenigen über Privateigenthum (wenigstens im Principe) in Anwendung zu kommen haben und verschiedene Fragen, wie z. B. die Besteuerung, hiernach verschieden zu beurtheilen sind.

Die Frage, ob und wann Staatsbahnen oder Privatbahnen zu beschließen seien, kann als staatspolitische Frage erst in der II. Abtheilung untersucht werden.

1) Der Fall, wo eine Bahn nicht dem Staate, sondern dem Landesherren gehört, wie z. B. die großherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (D. G. B. J. 1864, S. 581), eröffnet keine dritte Gruppe von Eisenbahnen. Solche gewiß seltene Unternehmungen reihen sich vielmehr unter den Begriff der Privatbahnen, da sie nicht dem Staate oder der Gesamtheit, sondern einem Einzelnen gehören, dessen Eigenschaft als Landesfürst in dieser Beziehung keine andern Besonderheiten erzeugt, als dieselben überhaupt mit der Privatrechtssphäre des Fürsten verbunden sind. Gewinn und Verlust trifft nur die Person des Landesherren.

2) *Superficiarum vobis appellamus, quae in conducto solo positae sunt; quarum proprietas et civili et naturali ratione ejus est, cujus et solum. Gai. in fr. 2d. XLIII. 18 de superfic.*

§. 9.

Die Staatseisenbahnen im Allgemeinen.

In Bezug auf Staatseisenbahnen steht dem Staate zu

- 1) das Recht der Straßenanlage und der hiezu erforderlichen Zwangsentziehung, vermöge seines allgemeinen Hoheitsrechtes;
- 2) das Eigenthum der Straße sammt sonstigem Immobilienzubehör (Stationen, Magazine, Remisen, Werkstätten, Hofräume, Dienstgärten, Stationsplätze u. c.) vermöge privatrechtlichen Erwerbstitels (wenn auch unter Anwendung der Zwangsentziehung, s. oben §. 2 Anm. 1). Das Mobilieninventar und das Fahrmaterial gehört gewöhnlich nur dann dem Staate, wenn er zugleich betreibt;
- 3) die Befugniß der Gebrauchsausübung gegen Erhebung eines Entgeltes für die Kosten der Straße und des Betriebes vermöge seines Verhältnisses zu den Eisenbahnen als *robis publicis*¹⁾. Diese Befugniß kann er aber auch durch Dritte ausüben lassen, ohne daß hiedurch die bezügliche Bahn den Charakter einer Staatsbahn verliere.

- 4) das allgemeine Schutz- und Aufsichtsrecht über Bau und Betrieb, welches sich ableitet aus der natürlichen Verpflichtung des Staates, die Zwecke der Einzelnen und der Gesamtheit zu fördern. Dieses Recht steht ihm selbstverständlich auch bei den Staatsbahnen zu, tritt aber hier nur in sofern in die äußere Erscheinung, als die oberste Schutz- und Aufsichtsbehörde gewöhnlich eine von der den Bau und Betrieb leitenden Staatsbehörde verschiedene und ihr übergeordnete ist.²⁾

1) Meyser a. a. D. S. nennt diese Befugniß der regalistischen Ansicht folgend ein „Recht auf Bahnnutzungen.“ Nach unserer Ansicht sind aber die Bahnnutzungen nur *accidentalia*, das *essentials* ist das Recht des Betriebes, das der Staat als natürlicher Vertreter der Gesamtheit ausübt.

2) So z. B. in Bayern das k. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten gegenüber der General-Direktion der k. Verkehrsanstalten.

§. 10.

Die Privateisenbahnen im Allgemeinen.

Dieselben bedürfen

- 1) einer staatlichen Genehmigung der Anlage, womit gewöhnlich auch die Befugniß verbunden wird, den erforderlichen Grund und Boden nöthigen Falls auf dem Wege der Zwangsenteignung zu erwerben. Man spricht bei der Genehmigung solcher Anlagen von der Verleihung einer *Bauconcession*.¹⁾ Dieses Erforderniß fällt natürlich hinweg, wenn der Staat eine bereits erbaute Staatsbahn an Privaten verkauft.
- 2) In Ausführung einer solchen *Bauconcession*, oder in Folge des Ankaufs einer Staatsbahn erwirbt der Privatunternehmer auf dem Wege des Privatrechtes das Eigenthum der Eisenbahn nebst Zubehör, das jedoch in Folge der Bestimmung der öffentlichen Straße gewissen Beschränkungen unterworfen ist.
- 3) Die Befugniß zu betreiben folgt nicht schon aus der Verleihung der *Bauconcession*, sondern muß dem Privatunternehmer ausdrücklich übertragen, ihm eine sog. *Betriebsconcession* ertheilt werden, steht also im Zweifel auch bei den Privateisenbahnen lediglich dem Staate zu.
- 4) Da es sich sowohl bei dem Baue als auch beim Betriebe von Eisenbahnen durch Privatunternehmer gleichfalls um die Interessen einer öffentlichen Verkehrsanstalt handelt, so erstreckt sich

das allgemeine staatliche Schutz- und Aufsichtsrecht auch auf diese Unternehmungen und ist hier natürlich von besonderer Bedeutung, weil Privaten einerseits eines mächtigeren Schutzes, andererseits wegen der Sicherung des Staatszweckes einer rechtverstandenen Beaufsichtigung bedürfen.

In dieser I. Abtheilung haben wir nun noch besonders zu besprechen die Anlage der Eisenbahnen, die Ertheilung einer Bauconcession, die Zwangsent eignung, das Bahneigenthum und die Verleihung einer Betriebsconcession. Diesen Kapiteln reiht sich schließlich noch eine Untersuchung über die Besteuerung der Eisenbahnen an, indem diese Frage in geordneten Staaten staatsrechtlich geregelt ist und daher auch den Eisenbahnen gegenüber der Staatspolitik nicht zu überlassen ist.

Wie dagegen der Staat am zweckmäßigsten seine Aufgabe im Verhältnisse zu den Eisenbahnen erfüllt und sein Schutz- und Aufsichtsrecht dem Baue und Betriebe der Eisenbahnen gegenüber ausübt und ausüben soll, das wird als der politischen Erwägung angehörend, in der II. Abtheilung erörtert werden.

1) Wenn gewöhnlich mit der Bauconcession an Privatgesellschaften auch Corporationsrechte verliehen werden, so ist dieß doch kein Essentiale der Bauconcession, sondern blos durch den zufälligen Umstand veranlaßt, daß sich eine Mehrheit von Privaten um die Concession bewirbt und diese Mehrheit zu vollkommener Rechtsfähigkeit der Erlangung von Corporationsrechten bedarf.

§. 11.

Die Anlage von Eisenbahnen.

Sobald eine Communication nicht reinen Privat Zwecken dient, bedarf die Anlage derselben der Genehmigung des Staates, weil es sich um eine öffentliche Angelegenheit handelt.

Schon zur Zeit des Reichs war die Genehmigung der Landesstraßen Sache der Landeshoheit und hatte die Reichsgewalt nur die Ausübung dieses Hoheitsrechtes zu überwachen und die Gerechtfame Dritter hiebei zu schützen.¹⁾

Den Straßen der Provinzen, Gaue und Gemeinden gegenüber wurde Seitens der Landesherrn dasselbe Hoheitsrecht geübt, wie bei den eigentlichen Landesstraßen, weil erstere nach deutschrechtlichen Begriffen ebenfalls öffentliche Straßen sind.²⁾ Die Sorge für Herstellung und Unterhaltung ihrer Straßen wurde aber und wird

noch heute (unter staatlicher Obergewalt) jenen kleineren Abtheilungen des Staates zunächst anheimgegeben.

Dieses, abgesehen von der historischen Begründung, aus dem Wesen und der Bestimmung des Staates unmittelbar hervorgehende Recht, die öffentlichen Straßenzüge zu bestimmen, findet auch bei den Eisenbahnen seine volle Anwendung und kann der Staat sich desselben nie entäußern, mag er nun im einzelnen Falle die Anlage selbst übernehmen oder Dritte hierzu ermächtigen.

In der That haben sich auch alle Staaten dieses Recht zu wahren gewußt, dessen Ausübung gewöhnlich dem Staatsoberhaupte vorbehalten ist³⁾ und seinem Wesen als Hoheitsrecht nach einer ständischen Mitwirkung nicht bedarf, wenn nicht das Gegentheil in der Verfassung des besonderen Landes begründet⁴⁾ ist, oder mit der Genehmigung der Volksvertretung verbunden werden, welche die Zustimmung der Volksvertretung voraussetzen.⁵⁾

Die Frage, wie eine öffentliche Straße oder Eisenbahn angelegt werden solle, ist keine staatsrechtliche, sondern gehört der politischen Betrachtung an, kann uns daher auch erst in der II. Abtheilung beschäftigen.

1) Zachariä Deutsches Staats- und Bundesrecht II. S. 338.

2) Vergl. S. 6 oben.

3) Vergl. das Argument aus d. preuß. Ges. v. 3. Nov. 1838 S. 1, der österr. Verordn. vom 14. Sept. 1854 S. 1 u. 2 u. bayer. Verordn. v. 20. Juli 1855 S. 1 u. 2.

4) In England bedarf es einer Parlamentsakte, um einer Straße die Eigenschaft einer Schlagbaumstraße (turnpike-road) zu geben, ebenso auch zur Anlage einer Eisenbahn. Rau Grundzüge der Volkswirtschaftspolitik S. 257 u. Rosl l. cit. Th. I. S. 4. Anm. 8. Wenn in Frankreich nach dem Gesetze vom 11. Juni 1842 die Concessionirung von der Zustimmung der Volksvertretung abhängig u. r. (Reyscher l. cit. S. 254), so folgt wohl hieraus gerade, daß im Principe die Anlage einer Eisenbahn als solche und abgesehen von der Uebertragung der Ausführung an Concessionäre auch unter dieser Gesetzgebung lediglich der Staatsregierung zustand.

5) Wenn z. B. eine Eisenbahn zur Aufnahme einer Staatsschuld, zu einer Steuererhöhung u. Veranlassung gibt.

§. 12.

Die Bauconcession.

Die Concession zum Eisenbahnbaue ist ein staatsrechtlicher Akt, wodurch die Befugniß, eine für den allgemeinen Verkehr genehmigte Eisenbahn zu erbauen, der Ausübung nach an Dritte übertragen wird.

Da eine solche Concession durch landesherrlichen Verwaltungsact ertheilt wird und begriffsmäßig ertheilt werden kann¹⁾, so bleiben in constitutionellen Staaten die Volksvertretungen auch hiebei außer Mitwirkung, wenn dieß nicht speciell vorgeschrieben ist oder den Concessionären zugleich Rechte verliehen werden sollen, welche jene Mitwirkung erheischen.²⁾

Ueber dieses rein staatsrechtliche Verhältniß der Bauconcession sowie über alle Fragen, welche die Art und Weise der Concession, den Umfang der darin enthaltenen und vom Staate abzuleitenden Rechte betreffen, haben schon selbstverständlich und auch nach positiver Bestimmung die Verwaltungsbehörden zu entscheiden.³⁾ Es kann sich aber nicht fehlen, daß durch eine derartige Beleihung zugleich eine Reihe von civilen Vertragsverhältnissen zwischen Staat und Beliehenem entstehen, welche in Streitfällen der richterlichen Cognition anheimfallen müssen. Wenn die Concession daher in irgend einer Beziehung Seitens der Verwaltungsbehörden eine Auslegung erfährt, welche Seitens der Gerichte im Widerspruche befunden würde mit den Voraussetzungen, unter welchen privatrechtliche Vereinbarungen zwischen Staat und Beliehenen eingegangen wurden, so können die Gerichte zwar an dem Ausspruche der Verwaltungsbehörde nichts ändern, haben dagegen über etwa hierauf gegründete Entschädigungsansprüche der Beliehenen unbehindert abzuurtheilen.⁴⁾

Betrachten wir nun noch den Inhalt der Concessionen in subjektiver und objektiver Beziehung sowie in Bezug auf Dauer und Erbschaften noch etwas näher, so können

- 1) die Beliehenen entweder Einzelne sein, oder — was in der Regel der Fall ist — Gesellschaften. Zu voller Rechtsfähigkeit der Letzteren gehört die Ertheilung von Corporationsrechten, welche durch den Staat verliehen werden. Daß dieß gewöhnlich in den Concessionsurkunden selbst geschieht⁵⁾, beruht auf bloßer Zweckmäßigkeit und gehört an und für sich nicht zum Wesen der Concession. Endlich kann auch, was öfters bei Bahnen geschieht, die über mehrere Territorien führt, ein fremder Staat der Beliehene sein, ohne daß dessen rechtliche Stellung als Concessionär dem concessionirenden Staate gegenüber eine Besonderheit böte.

Eine Concession kann ohne ausdrückliche Genehmigung des Staates nicht weiter übertragen werden,

weil es sich nicht um Vermögensrechte, sondern um die exceptionell anvertraute Ausübung staatsrechtlicher Befugnisse handelt.⁸⁾

- 2) Der Concessionär erhält das Recht, eine genau bestimmte Eisenbahnlinie auszuführen.

So wenig der Staat auf die Anlage bestimmter Straßen beschränkt ist, eben so wenig gehört es zu dem Wesen der Bauconcession, daß der Beliehene ein ausschließliches Recht in dem Sinne erlange, daß er dem Staat oder dritten Concessionären die Erbauung einer Parallelbahn verbieten könne. Wir haben es keineswegs mit einem Gewerbsmonopol zu thun, denn es handelt sich hier nicht um den Erwerb, sondern um Erreichung höherer staatlicher Zwecke⁷⁾, weshalb auch im Zweifel eine Beleihung nie als exclusives Recht zu interpretiren ist.⁸⁾

Wenn man daher in manchen Gesetzen und vielen Concessionen dennoch gewisse Beschränkungen zu Gunsten der Concessionäre zugestanden oder dieselben bevorzugt hat, so geschah dies nicht, weil es etwa zu dem Wesen einer derartigen Beleihung gehörte, sondern weil hiedurch der Privatunternehmungsgeist gewonnen werden mußte.⁹⁾

Außer der Erlaubniß zu bauen überträgt der Staat den Concessionären gewöhnlich gleichzeitig noch andere staatsrechtliche Befugnisse, z. B. das Recht der Zwangsenteignung, oder legt ihnen staatliche Beschränkungen auf, wie z. B. zu Gunsten der Post, des Telegraphen, der Zollbehörden, der andern öffentlichen Communicationen, oder regelt ihre Verwaltung (durch Genehmigung des Statuts); aber auch solche Bestimmungen gehören nicht zum Wesen der Bauconcession, sondern verdanken Zweckmäßigkeitsrücksichten und politischen Erwägungen ihre Aufnahme, weshalb hier nicht näher zu betrachten sind.

Das Risiko, das der Unternehmer aus der Ausübung staatlicher Rechte übernimmt, muß er natürlich eben so tragen, wie es der Staat bei Selbstausübung hätte tragen müssen, ohne daß ihm deswegen ein Regressanspruch zustände, wenn dieser nicht durch specielles Gesetz begründet werden könnte.¹⁰⁾

- 3) Die Bauconcession muß als auf diejenige Zeit verliehen betrachtet werden, welche für den Ausbau der Eisenbahn erforderlich ist, oder auf welche dieselbe ausdrücklich beschränkt worden ist. Daß die Concession

durch freies Uebereinkommen schon früher ihr Ende erreichen kann, liegt in der Natur der Sache. Der Staat muß aber für berechtigt erachtet werden, aus höheren Rücksichten des allgemeinen Wohls eine Concession selbst einseitig zu kündigen, wenn Ausnahmefälle vorliegen, in welchen der Staat von dem Nothrechte Gebrauch machen muß, widerstrebende Einzelrechte zu brechen.

In diesem Falle, für den es nicht etwa eines Vorbehaltes in der Concessionsurkunde, wohl aber aller gesetzlichen Voraussetzungen bedarf, ist jedoch der Staat gehalten, gegebenen Falls Entschädigung zu leisten, da er nicht berechtigt ist, auch die vermögensrechtlichen Ansprüche, welche der Beliehene aus der Concession ableiten kann, ohne Entgelt aufzuheben.¹¹⁾

Die Concession kann um so mehr wegen Mißbrauchs, wegen Nichterfüllung der übernommenen Verpflichtungen, Nichterhaltung der Baetermine x. für erloschen erklärt werden und werden der Wortlaut der Concessionsurkunde und die Umstände des einzelnen Falles darüber zu entscheiden haben, ob dem Beliehenen ein immerhin privatrechtlich zu begründender Entschädigungsanspruch zustehe oder nicht.¹²⁾ Umgekehrt kann wohl der Concessionär auf die Concession verzichten, sich aber nicht einseitig der vertragsmäßigen Beziehungen entschlagen, in welche er mit Rücksicht auf die Concession zu dem Staate oder zu Dritten getreten ist.

1) Preussisches Gesetz vom 3. Nov. 1838 §. 1, österr. Verordg. §. 2, bayer. Verordg. §. 2.

2) Vergl. oben §. 11 Anmerk. 4 u. 5. In England können auch schon die Corporationsrechte, dann das Recht der Zwangsenteignung nur durch eine Privatbill verliehen werden. Reyscher l. c. S. 246. Die schweizerischen Concessionen gehen von den Kantonen aus, sind aber dem Bunde zur Genehmigung vorzulegen. D. G.-V.-Z. von 1861 Seite 221 und 1862 Seite 103. In Nordamerika bedarf es eines sogenannten charter Seitens der Legislatur des bezüglichen Staates, wodurch juristische Persönlichkeit, Expropriationsrecht, Unterstützungen und Begünstigungen mit der Verpflichtung erworben werden, den Bau in einer bestimmten Richtung, Art und Zeit auszuführen. D. G.-V.-Z. 1862 S. 390.

3) cf. österr. Eisenbahn-Verordg. §. 13, bayer. Verordg. §. 14.

4) Diesen Unterschied deutet schon die Fassung des §. 14 der bayer. Verordg. an: „Ueber die aus der Concessionsverleihung hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen des Concessionirten, in soweit sie nicht Privatrechte Dritter berühren, insbesondere über die Befugniß zum Baue und zum Betriebe der Eisenbahn und über den Umfang und die Erlöschung der Concession, sowie über jede nach administrativen oder polizeilichen Bestimmungen zu entschei-

denbe Irrung beschließen und verfügen die Administrativbehörden.“ S. auch Koch l. c. S. 134. Anm. 11.

5) Mit der Bestätigung des Statuts empfangen in Preußen die zu concessionsförenden Gesellschaften die Rechte einer Corporation; lex cit. S. 3.

6) Die Vorschrift in der Concessionsurkunde der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn zwischen Koblenz und Oberlahnstein, daß die Concession nur mit landesherrlicher Genehmigung an eine andere Gesellschaft oder an eine Privatperson übertragen werden dürfe (D. G.-B.-Z. v. 1861 S. 584), erscheint als selbstverständlich.

7) Vergl. Kries l. cit. S. 47. Vogt l. c.

8) Vergl. Koch l. cit. Bb. I. S. 2 Anm. 9.

9) So schließt das preuß. Ges. S. 44 die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer (also nicht durch den Staat?), welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, während 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn aus, während die Concessionäre den Anschluß von Fortsetzungen oder Zweigbahnen dulden müssen. S. 45 *ibid.*

Die österr. Verord. S. 9 lit. b schließt während der Concessionsdauer Jedermann (also auch den Staat selbst) davon aus, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commercieU wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde. Der Anschluß von Zweig- und fortgesetzten Bahnen wird gleichfalls vorbehalten.

Die bayer. Verordg. S. 9 Ziff. 1 schreibt fast wörtlich dasselbe vor.

Diese Ausschussprivilegien haben jedoch das bedeutende Bedenken gegen sich, daß sie im Widerspruch stehen mit der Entwicklung des Staates, dessen Verkehrsinteressen den pekuniären Rücksichten einer einzelnen Unternehmung nicht geopfert werden dürfen. Sodann bieten dieselben auch, wie obige positive Bestimmungen darthun, keineswegs einen sichern Schutz. Denn der S. 44 des preuß. Gesetzes läßt wohl dem Staate freie Hand, auch schon während der ersten 30 Jahre Parallelbahnen auf seine Kosten zu bauen und der Vorbehalt in der österr. und bayer. Verordg. zu Gunsten anderer strategisch, politisch oder commercieU wichtiger Zwischenpunkte ist so dehnbar, daß wohl jede Parallelbahn von einigem innern Werthe ohne die geringste Verletzung des sog. Privilegs der frühern Bahn genehmigt werden könnte.

Solche Bestimmungen können aber auch zu sehr verkehrschädlichen Differenzen Veranlassung geben, wie uns die Privilegsstreitigkeit der österr. Nordbahn und Staatseisenbahngesellschaft satfam bewiesen hat.

Der vierte volkwirthschaftliche Congreß in Stuttgart hat daher auch das bisherige System verworfen und vom Staate verlangt, er solle die Entstehung und Wirksamkeit concurrirender Transportanstalten möglichst erleichtern. D. G.-B.-Z. v. 1861 S. 306.

Gefahren für die ersten Unternehmungen liegen zudem nicht sowohl in Parallelbahnen, welche nur bei einem ganz besondern durch die Bahn nicht befriedigten Bedürfnisse einen Unternehmer finden werden, sondern vielmehr in den Concurrrenzbahnen, gegen welche es keine Privilegien gibt, weil letztere sich in ganz verschiedenen Richtungen bewegen können. Auch hier, wie überall in der wirthschaft-

lichen Welt, ist die freie Kraftentwicklung und Selbstbestimmung das beste Gesetz für die Einzelnen, wie für das Ganze.

10) Die bayerische Verordnung S. 9 Ziff. 4 gewährt dem Unternehmer wegen Zerstörungen und Betriebsbehinderungen im Kriege zc. einen Regressanspruch nur auf Grund des Zwangsabtretungsgesetzes, während das preussische Gesetz S. 43 demselben einen allgemeinen Ersatzanspruch zuweist.

11) Sieh Koch l. c. S. 66 Anmerk. 2 und S. 134 Anmerk. 11. Wo mit der Bau- zugleich eine Betriebs-Concession verliehen wird, wird die Zeitdauer der ersteren in die der letzteren nicht eingerechnet. Das preuß. Gesetz gibt in S. 44 das Anmerk. 9 erwähnte Privilegium auf 30 Jahre nach Eröffnung der Bahn, setzt aber der Concession selbst keine bestimmte Grenze. Die österr. Verordnung S. 7 schreibt eine Grenze von 90, die bayer. Verordnung S. 7 eine solche von 99 Jahren von Eröffnung der Bahn an vor. Die Zeitdauer der Bauconcession wird dagegen gewöhnlich nicht bestimmt, wenn man eine solche Bestimmung nicht in der Fixirung von Bauterminen erblicken will, nach deren fruchtlosem Ablaufe jedoch die Bauconcession unferes Erachtens nicht von selbst erlischt, wenn dieß nicht ausdrücklich vorgeschrieben worden ist.

12) Preussisches Gesetz §§. 47 und 21. Nach letzterer Art kann das Handelsministerium wegen Nichterhaltung der Bautermine die Anlage sogar für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Die österr. Verordnung S. 12 und die bayer. Verordnung S. 13 ordnen in solchen Fällen Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Unternehmers an.

S. 13.

Die Zwangsenteignung.

Leben, Freiheit, Eigenthum seiner Bürger zu schützen ist des Staates allererste Aufgabe; in dem Bedürfnisse, diese Güter zu bewahren, liegt sogar die nächste Veranlassung zur Entstehung von staatlichen Vereinen.

Wie es aber Fälle der mannigfachsten Art gibt, in welchen das Leben und die Freiheit des Einzelnen dem Staatsganzen geopfert werden muß (Verteidigung nach Außen, Aufrechthaltung des Rechtszustandes im Innern des Landes), so muß auch das Privateigenthum dem Staate hirt zur Verfügung gestellt werden, wo dasselbe mit einem staatlichen Zwecke in Widerspruch geräth. Man spricht dann von Zwangsenteignung, welche dem Staate nicht etwa einen auf besonderem Privatrechtstitel beruhenden Vermögenserwerb verschafft, sondern ein staatliches Ausnahmsrecht, die Negation der Privatrechte zu Gunsten des Staatszweckes bedeutet¹⁾.

Die Anwendung dieses Hoheitsrechtes erzeugt dagegen allerdings Privatrechtsverhältnisse, weil dieselbe, wenn auch mit Staatszwang, doch in den Formen des Privatrechtes erfolgt²⁾.

Die Nothwendigkeit dieses Rechtes zur Durchführung verschiedener Aufgaben des Staates weist darauf hin, daß dessen Anwendung überall da begonnen haben muß, wo die Staaten anfangen, Culturstaaten zu werden. Wo die allgemeinen Gesetze nicht ausreichten und man sich zu Specialgesetzen nicht entschloß, da hat man Anfangs wohl überall unbedenklich zu Verfügungen seine Zuflucht genommen. Finden sich darum auch im röm. Rechte in den sog. *servitutes necessariae* gesetzliche Anklänge für unser Institut³⁾, so sind dieselben doch nicht hinreichend, um die großartigen öffentlichen Bauten der Römer, ihre Heerstraßen, Wasserleitungen und sonstigen öffentlichen Werke zu erklären. Hier übrig nur die Annahme von Staatsakten oder Specialgesetzen, falls diese Werke nicht auf dem *ager publicus* geführt werden konnten⁴⁾.

Die Jurisprudenz übertrug die Idee einer zwangsweisen Enteignung vom römischen Rechte auf unsere modernen Verhältnisse. Die Entwicklung und Ausbildung dieses Rechtsinstituts fällt dagegen erst in unser Jahrhundert und zwar zunächst veranlaßt durch den Bau von Eisenbahnen, welcher förmliche Expropriationsgesetze zur Entstehung brachte.⁵⁾

Die nothwendigen Schranken dieses Hoheitsrechtes sind folgende:

- 1) Die Ausübung steht nur dem State, oder derjenigen physischen oder moralischen Person zu, welcher der Staat in den gesetzlich oder nach allgemeinen Principien zulässigen Fällen diese Befugniß übertragen hat⁶⁾.
- 2) Weil ein Ausnahmsrecht in Frage steht, kann dasselbe beim Mangel gesetzlicher Bestimmungen nur in den Fällen eines Nothstandes oder einer Nothwendigkeit ausgeübt werden. Wegen eines bloßen Nutzens kann nur dann expropriirt werden, wenn ein klares Gesetz vorliegt. Die bestehenden gesetzlichen Vorschriften sind aus demselben Grunde strict zu interpretiren und durch Analogie nicht auszudehnen⁷⁾.
- 3) Es darf nur in der gesetzlich vorgeschriebenen Form und nur gegen volle Entschädigung enteignet werden, weil das Staatsinteresse nur in so weit das Privatrecht verletzen darf, als die Befriedigung des ersteren es verlangt, der Staat sich aber nicht ohne Noth auf Kosten des Einzelnen bereichern darf⁸⁾.

Die Frage, ob nach allgemeinen Principien oder besonderen gesetzlichen Vorschriften expropriirt werden dürfe, ist dem Civilrechte entzückt, weil die Ausübung eines staatlichen Rechtes in Frage steht, daher den Verwaltungsbehörden zugehörig⁹⁾, die Entschädigungsfrage muß

dagegen dem Gerichte vorbehalten werden, weil es sich hier lediglich um einen civilrechtlichen Anspruch handelt.

1) Man kann daher nur im uneigentlichen Sinne von einem *dominium eminens* des Staates sprechen.

2) Mit den aus der Zwangseignung hervorgehenden Privatrechtsverhältnissen kann sich die vorliegende Abhandlung ihrer Bestimmung gemäß nicht befassen. Siehe hierüber namentlich die trefflichen Ausführungen von Koch l. c. S. 3—61.

3) Cf. L. 12 D. pr. d. religios. II 7, L. 14 §. 1 *Quemadmodum servit. amituntur*, Tit. Cod. de operibus publicis (8. 12) §§ 118 Aktiengesellschaften S. 112.

4) S. Koch l. c. S. 13 und Bluntschli *Allgem. Staatsrecht* S. 122. In England verlangt die Zwangseignung heute noch ein Specialgesetz.

5) Koch loc. cit. und Bluntschli l. c. In Preußen wurde im Jahre 1836 erst noch ein allgemeines Expropriationsgesetz erwartet, um mit dem Eisenbahnbau beginnen zu können. Das bald darauf erschienene Eisenbahngesetz (vom 3. Nov. 1838) brachte dann specielle Expropriationsbestimmungen für Eisenbahnunternehmungen. D. G.-V.-Z. 1861 S. 150. Die schweizer. Bundesversammlung beauftragte am 18. Dez. 1849 den Bundesrath mit Entwerfung eines Planes zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahngesetz, sowie eines Bundesgesetzes bezüglich der Eisenbahnen. Die erste Frucht dieses Auftrages war das Expropriationsgesetz vom 10. Mai 1850. D. G.-V.-Z. 1862 S. 103. Das sächsische Expropriationsgesetz vom 3. Juli 1835 wurde durch die Erbauung der ersten sächsischen Eisenbahn von Leipzig nach Dresden hervorgerufen. D. G.-V.-Z. 1864 S. 152.

6) Koch l. cit. S. 14.

7) *Quod non est licitum lege, necessitas facit licitum* Cap. IV decr. Gregor. IX. d. R. J. 5. 41. Zu den Fällen der Nothwendigkeit zählt wohl auch der Fall, wo ein öffentliches Unternehmen der Staatsgewalt durch ein Gesetz zur Pflicht gemacht wurde und nur mit Hilfe der Zwangseignung zu Stande gebracht werden kann.

Wegen eines bloßen Nutzens kann nach gemeinem Rechte nicht enteignet werden, während die meisten Particulargesetzgebungen auch diesen berücksichtigen.

Bluntschli l. c. S. 122 ist mit Recht dagegen, daß die Abtretungspflicht auf bestimmte Objekte oder Zwecke gesetzlich beschränkt werde. „Das Princip in seiner Reinheit widerspricht diesen Beschränkungen.“ Er weist namentlich auf neue Erfindungen und erweiterte Culturbedürfnisse hin. In Nordamerika besteht daher kein allgemeines Expropriationsgesetz, sondern die für jedes Unternehmen ertheilte Bill gibt hier immer specielle Vorschriften. Man richtet sich immer nach den Umständen und will sich diese Befugniß durch kein allgemeines Gesetz benehmen. Vgl. das deutsche National-Transportsystem S. 99.

8) Dieß soll aber so geordnet werden, daß ohne Gefährdung der Entschädigungsfrage doch der Bauantritt nicht verzögert werden kann, denn sonst ist das öffentliche Interesse der Glicane des Einzelnen zu sehr ausgezehrt. Die Expropriationsgesetze sind in dieser Beziehung noch mangelhaft. S. z. B. das bayerische Gesetz vom 17. Nov. 1837 Art. 1, wonach erst nach vorgängiger rechtskräftiger Entscheidung über die Vorfrage der Zulässigkeit und gegen vorgängige volle Entschädigung

enteignet werden darf. Die thöranöse Ausbeutung dieses Artikels könnte den Bau einer Bahn um eine erhebliche Anzahl von Jahren mit Leichtigkeit verzögern und hat dem Bahnbaue in Bayern auch in der That schon Schwierigkeiten verursacht. Preußen hat sich in jüngster Zeit veranlaßt gesehen, ein neues Expropriationsgesetz für den ganzen Staat entwerfen zu lassen. Die Tendenz desselben soll sein: Schutz des Eigenthums gegen jede Willkühr auf Seiten der Verwaltungsbehörden und gegen jede Benachtheiligung durch das Expropriationsprivilegium, — aber auch Schutz des Privilegirten und des öffentlichen Interesse gegen den Widerstand und die hohle Spekulation des Verpflichteten unter Gewährung gleichmäßiger Rechtsmittel für beide Theile. D. G.-V.-Z. 1865 S. 42.

9) In Nordamerika und England wird diese Frage durch den Gesetzgeber selbst, in Deutschland gewöhnlich durch Verwaltungsbehörden entschieden. Bluntschli l. c. hält letzteres im Principe für richtiger, verlangt aber mit Recht Garantien gegen Laune und Willkühr.

§. 14.

Das Bahneigenthum.

Das Bahneigenthum hat an und für sich nichts Besonderes. Der Staat wie der Concessionär erwirbt dasselbe, wenn auch nöthigenfalls zwangsweise, doch in der Form des Privatrechtes und erwirbt wirkliches Privateigenthum. Das Eigenthum an Grund und Boden der Eisenbahnen erleidet aber dadurch eine Beschränkung, daß es als Substrat einer *res publica* staatsrechtlich modifizirt wird. Diese Schranken, welche hier zu besprechen sind, müssen sich der Bestimmung der öffentlichen Straße enge anschließen, sind daher nicht weiter auszudehnen, als es ihr Zweck verlangt, mit andern Worten es spricht auch hier die Vermuthung für die volle Freiheit des Eigenthums.

Daher hat z. B. die Erlöschung der Concession an sich und ohne weitere gesetzliche oder vertragsmäßige Bestimmungen keine Rückwirkung auf das Bahneigenthum, denn jene Thatsache ist kein Titel des Eigenthumserwerbs für den Staat und die öffentliche Straße wird in ihrer Bestimmung dadurch nicht alterirt, daß ihr Eigenthümer aufgehört hat zugleich Concessionär zu sein. Manche Verordnungen und viele Concessionen enthalten allerdings die Vorschrift von dem Uebergang des unbeweglichen oder auch beweglichen Bahneigenthums an den Staat nach Erlöschen der Concession.

Die historische Erklärung für diese unbillige Vorschrift liegt zweifelsohne in der verbreiteten Ansicht von der Existenz eines Straßen- oder Eisenbahuregals in dem Sinne, daß der Staat der natürliche Eigen-

thümer (Obereigenthümer) aller öffentlichen Straßen und Eisenbahnen sei, dem Concessionär dagegen nur ein nutzbares, widerrufliches Recht (Untereigenthum) an denselben zustehe.

Nach den früheren Ausführungen kann dagegen eine solche Vorschrift in den Staaten, wo ein allgemeines Straßen- oder ein Eisenbahnregal nicht bestimmt nachgewiesen werden kann, rechtlich nur dann aufrecht erhalten werden, wenn sie Gesetzesrecht ist, oder aber zwischen dem Staate und dem Concessionär eine der Form des Civilrechtes entsprechende suspensiv oder resolutiv bedingte Eigenthumsübertragung vereinbart worden ist.¹⁾

Die wirkliche Schranke des Bahneigenthums zu Gunsten des Staatszweckes liegt nur darin, daß dasselbe keine Verfügung des Eigenthümers zuläßt, welche der Bestimmung des öffentlichen Verkehrsmittels widerstreben würde. Hieraus folgt:

- 1) Die Veräußerung der Eisenbahn im Ganzen oder in ihren Theilen ist ohne Genehmigung der Staatsgewalt unzulässig, weil die öffentlichen Straßen dem Privatverkehr entzogen sind und nur dann in denselben eintreten können, wenn ihnen vorerst durch eine Erklärung des Staates die Qualität als öffentliche Straßen benommen worden ist. Da diese Beschränkung des Eigenthums eine natürliche Folge allgemeiner Rechtsgrundsätze ist, so bedarf es zum Eintritte derselben nicht etwa eines besonderen Vorbehaltes in der Concessionsurkunde.²⁾

Solche Parcellen dagegen, welche Behufs Anlage der Bahn aus irgend welchen Gründen miterworben wurden, sich aber nachträglich als überschüssig herausstellen, können von dieser Eigenthumsbeschränkung ohne ausdrückliche Vorschrift nicht betroffen werden, weil sie mit der Bestimmung und den Zwecken der öffentlichen Straße nichts gemein haben, die Freiheit des Eigenthums daher hier wieder in vollem Maße eintreten kann. Der Staat könnte sich billiger Weise höchstens die Entscheidung über die Vorfrage vorbehalten, ob eine Parcellle mit Rücksicht auf den dermaligen oder künftigen Zweck der Straße als überschüssig erscheint, obwohl hierin der Concessionär gewiß mit gleicher Vorsicht verfahren wird, um großen Verlegenheiten zu entgehen.³⁾

Daß der Bahneigenthümer bei jeder Veräußerung, mag sie eine Staatsgenehmigung voraussetzen oder nicht, die in den einzelnen Staaten gesetzlich bestehenden Wieder- und Vorkaufsrechte

des ursprünglichen Grundbesizers zu beachten hat, versteht sich von selbst. Diese Vorkaufsrechte sind eine billige Milde rung der mit der Zwangse enteignung nothwendig verbundenen Eingriffe in die Freiheit des Eigenthümers.⁴⁾

b
f

- 2) Der Veräußerung gleich zu achten ist die Verpfändung und mit gleicher Unterscheidung die Frage ihrer Zulässigkeit zu beantworten.

Die Verpfändung ist eine sehr gebräuchliche Form bei Aufnahme von Anlehen Seitens des Staats oder Concessionärs — sogenannte Prioritätsanlehen. Dieselbe erstreckt sich gewöhnlich auf die ganze Bahn oder doch auf Zweige derselben und setzt in diesem Falle nothwendiger Weise und auch ohne das Vorhandensein eines dießfalligen Vorbehaltes die Genehmigung des Staates voraus, weil sie in ihrem Erfolge zur Veräußerung der öffentlichen Straße führen kann.⁵⁾

- 3) Die Bestellung sonstiger dinglicher Rechte am Bahneigenthum ist nur in so ferne der Staatsgenehmigung zu unterstellen, als hiedurch das Wesen oder die Bestimmung der öffentlichen Straße alterirt werden würde.⁶⁾

- 4) Ueberhaupt ist jede Benützungsweise des Bahneigenthums zu unterlassen, welche sich mit den Interessen der öffentlichen Straße nicht vereinbaren würde.⁷⁾

Die Staaten haben sich vielfach, sei es auf gesetzlichem Wege, sei es bei der Concessionirung, das Recht gewährt, nach einer bestimmten Zeitdauer und unter vorausbestimmten Modalitäten das Bahneigenthum anzukaufen.⁸⁾ Diese Maßregel, welche im Interesse des Staates liegt, weil er die öffentliche Straße vor möglichen Eventualitäten schützt und auch den Unternehmer nicht gefährdet, wenn die Ausübung dieses Rechtes an eine angemessene Entschädigung gebunden wird, ist lediglich nach privatrechtlichen Principien zu beurtheilen und kommt daher hier nicht weiter zu erörtern.

1) Die österr. Verordg. §. 8 und die bayer. Verordg. §. 7 lassen das Eigenthum der Eisenbahn nebst Zugehörungen, jedoch mit Ausschluß des Mobiliareigenthums, ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat übergehen. Die österr. Verord. nennt dieß ausdrücklich einen Eigenthumsübergang durch das Gesetz, die bayerische konnte dieß nicht aufnehmen, weil sie keine Gesetzeskraft hat, wie die österreichische und in Bayern eine solche Bestimmung daher im concreten Falle nur vom Gesichtspunkte des Vertragsrechtes aufrecht erhalten werden kann.

Das preussische Gesetz kennt ein solches exorbitantes Recht des Staates nicht. Auch ist die bayerische Regierung bei Concessionirung der bayerischen Ostbahnen im Jahre 1856 von dieser bei den pfälzischen Bahnen noch eingehalteneu Neben abgegangen und hat in §. 2 der Concessionsurkunde der Gesellschaft nach Ablauf der Concession ausdrücklich ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Eigenthum gewahrt. Dieser unentgeltliche Eigenthumsübergang, welcher sich auch im Ulas vom 26. Januar 1857 für die große russische Eisenbahngesellschaft, im italien. Eisenbahngesetz vom 21. Aug. 1862 für die Gesellschaft der südlichen Eisenbahnen (D. E.-V.-Z. v. 1864 S. 77 u. 1862 S. 745), wie überhaupt in vielen Concessionen findet, ließe sich nur da rechtfertigen, wo, wie in Britisch-Indien den Eisenbahngesellschaften das nöthige Land kostenfrei unter dieser Bedingung bewilligt wurde (D. E.-V.-Z. v. 1863 S. 151).

2) cf. Koch Th. I §. 67, preuß. Ges. §. 7, welches den Verkauf von Grundstücken der Eisenbahngesellschaft überhaupt von der Genehmigung der Regierung abhängig macht. Die französl. Jurisprudenz hat sich dahin fixirt, daß Canäle und Eisenbahnen auf ewige Zeiten als öffentliche Straßen zu betrachten seien und nur als ein ungetrenntes Ganzes veräußert werden können. Camphausen l. c.

3) Nach dem preuß. Ges. §. 7 gehört, wie in Anm. 2 angedeutet, auch zur Veräußerung der überschüssigen Parzellen die Regierungs-Genehmigung. Der in der bayer. und österr. Verordnung und in vielen Concessionen vorbehaltenen Eigenthumsübergang der Eisenbahn an den Staat schließt die freie Veräußerung der überschüssigen Parzellen nicht aus, weil diese nicht als Pertinenz der Eisenbahn betrachtet werden können.

Dagegen hat z. B. der Waadtländische Staatsrath und auch der Kleine Rath von St. Gallen erklärt, daß Veräußerungen überschüssiger Parzellen ohne Genehmigung der Regierungsbehörde ungiltig seien (D. E.-V.-Z. v. 1862 S. 825), eine Erklärung, die den Rechten Dritter wohl kaum präjudiciren kann, so lange nicht im einzelnen Falle zugleich eine Erklärung der Regierung vorliegt, daß die concrete Parzelle einen uneräußerlichen Bestandtheil der Straße bilde.

4) In mehreren Staaten, wie Baden und Frankreich haben die ursprünglichen Eigenthümer und deren Besitznachfolger ein Vorkaufsrecht, wenn die Eisenbahn nicht ausgeführt, in Sachsen auch dann, wenn sie künftig verlassen werden sollte. Das preuß. Gesetz §. 16 bis §. 19 gibt dem zeitigen Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb verkleinerten Grundstückes ein Recht auf Wiederkauf und Vorkauf, wenn entweder die Anlage der Eisenbahn aufgegeben oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird. Das bayer. Expropriationsgesetz vom 17. Nov. 1837 Art. 12 räumt dem entwehrtten Eigenthümer das Recht des Wiederkaufes gegen Rückgabe des empfangenen Preises zu, wenn das Unternehmen selbst rückgängig werden sollte.

In England besteht sogar die Bestimmung, daß wenn eine Bahn verlassen, aufgegeben oder während 3 Jahren nicht benützt wird, der Grund und Boden ohne Weiteres auf die angrenzenden Eigenthümer und zwar an jeder Seite zur Hälfte übergehen soll. Camphausen l. c. S. 70.

5) S. auch Koch l. c. §. 67 Anm. 8.

6) Das Oherappellationsgericht von Dresden hat ausgesprochen, daß obwohl die Eisenbahnkörper öffentliche Straßen, *res publicae extra commercium*

feien, doch Dritte — unter den etwa in Folge polizeilicher Anordnungen eintretenden Beschränkungen — Privatbefugnisse an denselben erwerben und solche durch Besitzrechtsmittel schützen können. D. E.-V.-Z. v. 1863 S. 286.

Die Servitut einer Ueberfahrt, eines Ueberganges, einer Viehtrift über die Bahn kann in der bau- und sicherheitspolizeilichen Beschränkung, welche die Eisenbahn erheischt, anstandslos gewährt und muß sogar in zahllosen Fällen eingeräumt werden. Ein Recht des Viehtriebs oder der Fahrt auf der Bahn selbst stünde dagegen in unmittelbarem Conflict mit der Natur der letzteren und der Sicherheitspolizei und könnte mit Gültigkeit nicht bestellt werden.

7) Der Bahneigentümer muß z. B. immer die Schienenstraße freihalten und darf ihm eben so wenig einfallen, auf derselben ein Haus aufzubauen, Bäume anzupflanzen, Gruben anzulegen u. c., als etwa einer Gemeinde, einem Districte oder dem Staate selbst auf öffentlichen Landstraßen.

8) Das preuß. Ges. §. 42 behält dem Staate das Ankaufsrecht bezüglich der Bahn nebst allem Zubehör nach Verlauf von 30 Jahren von der Transporteröffnung an bevor und regulirt im Voraus die zu zahlende Entschädigung. Die österr. Verordnung hat einen solchen Vorbehalt nicht, die bayer. macht sogar in §. 7 die Ablösung des Bahneigentums vor Eröffnung der Concession ausdrücklich von einem freien Uebereinkommen abhängig, wenn nicht die Concession besondere Bestimmungen enthalte. Bei den in Bayern concessionirten Privatbahnen wurde jedoch dem Staate das Recht des Ankaufs und zwar nach Ablauf der Zeitdauer, für welche eine Zinsengarantie übernommen wurde, vorbehalten. Im letzteren Falle hat sich auch Oesterreich das Einlöfungsrecht zu wahren gewußt.

Gleiches Recht mit Verschiedenheit in den Modalitäten behielt man sich in Rußland, der Schweiz, in Italien u. c. und auch z. B. in dem Eisenbahngesetz für Massachusetts bevor. (D. E.-V.-Z. 1862, S. 655.)

§. 15.

Die Betriebs-Concession.

Obwohl die Eisenbahnunternehmungen für Bau und Betrieb concessionirt zu werden pflegen, so gibt doch offenbar die Concession zum Baue nicht auch schon das Recht zum Betriebe.

Nach unseren obigen Erörterungen steht letzteres lediglich dem Staate als dem Vertreter der Gesamtheit zu und kann an Dritte nur der Ausübung nach übertragen werden. Für eine solche Uebertragung spricht aber keine Vermuthung, es bedarf vielmehr in jedem einzelnen Falle einer ausdrücklichen Verleihung. Dieser Ansicht ist auch nicht mit dem Einwande zu begegnen, eine solche Trennung sei praktisch undenkbar. Es läßt sich sowohl ein Interesse des Staates denken, lediglich den Eisenbahnbau durch Dritte ausführen zu lassen, als auch ein Interesse von Concessionären, auf den bloßen Eisenbahnbau und

die hiedurch zu fördernden Interessen eine Unternehmung zu gründen, wenn ihnen auch der Betrieb nicht zusteht.¹⁾

Diese Ansicht wird auch durch die in den einzelnen Staaten bestehenden Gesetze und Verordnungen nicht widerlegt.²⁾

Der Umfang der Rechte, welche durch eine Betriebsconcession verliehen worden, ist in jedem einzelnen Falle ein verschiedener. Es entscheidet darüber zunächst der specielle Staatsact, die Concessionsurkunde als speciell Recht, während die allgemeinen Gesetze und Verordnungen das bloß subsidiäre Recht enthalten.³⁾ Dieß geht aber nicht so weit, daß eine Concessionsurkunde im Widerspruche stehen dürfte mit einem gebietenden Gesetze.

Die Betriebsconcessionäre bekommen in der Regel das subjectiv ausschließliche und objectiv allgemeine Recht, Personen und Sachen nach allgemein festzusetzenden Tarifen zu befördern.

Während der Concessionsdauer darf kein Anderer die Bahn betreiben, der Betrieb erstreckt sich über alle Personen und Sachen, welche des Eisenbahntransportes fähig sind und demselben zugehen, der Transport muß endlich nach allgemein geltigen Tarifen geleistet werden.

Jede dieser Regeln kann aber Ausnahmen erleiden:

- 1) In England steht in thesi Jedermann das Recht zu, gegen Entrichtung der Zölle die Eisenbahnen mit angemessen gebauten Wagen zu befahren. In ähnlicher Weise läßt Preußen einen sog. Concurrenzbetrieb gesetzlich zu, indem nach Ablauf der drei ersten Jahre zum Transportbetriebe auf der Bahn außer der Gesellschaft selbst auch Andere gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung ermächtigt werden, wenn das Handelsministerium nach Prüfung aller Verhältnisse angemessen findet, denselben eine Concession zu erteilen.⁴⁾

Diese englischen und preußischen Bestimmungen beruhen auf der Ansicht, daß die Concessionirung Einzelner dem Wesen der öffentlichen Straße widerspreche und finden auch in der Theorie Vertheidiger.⁵⁾ Aber schon theoretisch beseitigt sich dieses Bedenken durch die Betrachtung, daß der Staat und seine Concessionäre hier nichts sind, als die Vertreter der auf den Gebrauch der Straße berechtigten Gesamtheit und die Ausschließlichkeit nur eine scheinbare ist zum Wohle des Ganzen.

Jene Bestimmungen sind aber auch der Natur des Eisenbahnverkehrs gegenüber kaum als praktisch zu erkennen, wie denn auch die preuß. Regierung selbst die Schwierigkeit bestätigt hat, einen Concurrenzbetrieb einzuführen.⁶⁾

- 2) In vielen Ländern wird die Allgemeinheit des Eisenbahntransportes durch das entgegenstehende, mit einem Zwangsrechte ausgestattete Postregale beschränkt. Dieses Recht haben sich aber die Staaten überall nur bezüglich der sog. postzwangspflichtigen Gegenstände vorbehalten, während das Recht des Personentransportes den Eisenbahnen ausdrücklich oder stillschweigend überlassen wurde.⁷⁾ Dieß lag in der Natur der Verhältnisse, da ein Reservat des Personentransportes den Eisenbahnen gegenüber entweder ein Unbing geworden wäre, oder aber nothwendiger Weise zum Staatsbetrieb der Eisenbahnen hätte hinführen müssen. Die postzwangspflichtigen Gegenstände wahrte man sich aber einfach dadurch, daß man die Eisenbahnen verpflichtete, unentgeltlich oder um eine bestimmte Entschädigung jene Gegenstände in bestimmten Wagen mitzunehmen.⁸⁾
- 3) Die Allgemeingültigkeit der Tarife wahrt den allgemeinen Gebrauch der Eisenbahn und muß daher als Cardinalsatz überall festgehalten werden. Begünstigungen Einzelner sind, wo sie vorkommen, verwerflich. Ausnahmen können nur dann gelten, wenn sie unter gleichen Voraussetzungen Jedem zu Gute kommen. Näheres kann hierüber erst in der II. Abtheilung erörtert werden, da es sich hier nur darum handeln kann, den Rechtsstandpunkt festzustellen.

Die Betriebs-Concession wird in der Regel auf eine bestimmte Reihe von Jahren verliehen.⁹⁾ Ueber ihre Beendigung gelten die analogen Grundsätze, wie wir sie hinsichtlich der Bauconcession unter §. 12 Ziff. 3 entwickelt haben.

1) In Bayern finden sich hiefür mehrere Beispiele in den sog. Pachtbahnen, wie der Ansbach-Gunzenhauser, der Kempten-Remminger. Städte, welche verbunden zu sein wünschten, erwarben eine Bauconcession. Der Staat nahm den Betrieb, wie man sich ausdrückt, in Pacht. Eigentlich sollte man aber davon reden, daß er sich den Betrieb vorbehalten, die fertige Bauanlage aber gepachtet habe. So ist es auch in der That. Er verzinst das Aktienkapital und amortisirt es.

2) Die bayer. Verord. §. 1 lit. b verlangt die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe; der §. 9 ib. knüpft die Zugeständnisse, welche er als Ausfluß einer Eisenbahnconcession aufzählt, ausdrücklich an die Concession zum Baue und zum Betriebe; die öfterr. Verord. §. 9 vindicirt dem Concessionär der Regel nach

(wenn die Concessions-Urkunde nicht besondere Beschränkungen oder Vorbehalte in sich faßt) die dort näher aufgezählten Rechte, worunter auch (lit. d) das Recht zu betreiben. Das preuß. Gef. scheint arg. §. 1 u. 22 mit jeder Concession auch die Befugniß zum Betriebe einzuräumen. Dieß ist aber doch nur scheinbar, da die in Art. 1 verlangte landesherrliche Genehmigung in der Festsetzung der Modalitäten nicht beschränkt ist (s. namentlich §. 49 *ibid.*) und die einzelnen gesetzlichen Bestimmungen nur dann in Wirksamkeit treten können, wenn hiezu durch die landesherrliche Genehmigung die Voraussetzung gegeben worden ist.

3) Koch l. cit. §. 135. Oester. Verord. §. 10 am Ende, preuß. Gef. §. 49, bayer. Verord. §. 8.

4) Camphausen l. c. S. 17. Preuß. Gef. §. 26 ff. §. 45.

5) Camphausen l. c.

6) Siehe oben §. 6 Anm. 10.

7) Das preuß. Gef. §. 36 überträgt den Eisenbahnen in so weit die Vorrechte aus dem Postregale, als es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben. Darunter wird namentlich der Personentransport verstanden, während sich die Regierung den unentgeltlichen Transport der postzwangspflichtigen Sendungen, Gelder, Briefe und der Postwagen ausbedung.

8) Näheres hierüber s. unter §. 36.

9) In Bayern höchstens auf 99 Jahre (Verord. §. 7), in Oesterreich auf 90 Jahre (Verord. §. 7). Das preuß. Gef. enthält keine solche Beschränkung.

§. 16.

Die Besteuerung der Eisenbahnen im Allgemeinen.

In §. 11 wurde bereits vorausgeschickt, daß die Besteuerung der Eisenbahnen zu der staatsrechtlichen Abtheilung unserer Untersuchung gehöre, weil diese Frage in wohlgeordneten Staaten aus der Staatspolitik nicht mehr zu beantworten sei. Letztere darf in den vom Gesetzesrechte beherrschten Materien nur da beigezogen werden, wo es sich, wie überall im Rechtssysteme, de lege ferenda handelt.¹⁾

Daraus folgt als oberster Grundsatz, daß die Eisenbahnen allen, aber auch nur denjenigen Steuern unterliegen, für welche die gesetzlichen Voraussetzungen bei ihnen gegeben sind.²⁾ Mehrbelastungen oder Befreiungen von Steuern sind den Eisenbahnen gegenüber ebenso unzulässig, wie bei Privaten, wenn die Besteuerung einmal für Alle gesetzlich geregelt ist und könnte eine Ausnahmestellung dann nicht etwa durch bloße Concessionsurkunden, sondern müßte auf gesetzlichem Wege ausgesprochen werden.³⁾

denbe Irrung beschließen und verfügen die Administrationsbehörden.“ S. auch Koch l. c. §. 134. Anm. 11.

5) Mit der Bestätigung des Statuts empfangen in Preußen die zu concessionstrenden Gesellschaften die Rechte einer Corporation; lex cit. §. 3.

6) Die Vorschrift in der Concessionsurkunde der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn zwischen Koblenz und Oberlahnstein, daß die Concession nur mit landesherrlicher Genehmigung an eine andere Gesellschaft oder an eine Privatperson übertragen werden dürfe (D. G.-V.-Z. v. 1861 S. 584), erscheint als selbstverständlich.

7) Vergl. Kries l. cit. S. 47. Vogt l. c.

8) Vergl. Koch l. cit. Vb. I. §. 2 Anm. 9.

9) So schließt das preuß. Gef. §. 44 die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer (also nicht durch den Staat?), welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, während 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn aus, während die Concessionäre den Anschluß von Fortsetzungen oder Zweigbahnen dulden müssen. §. 45 ibid.

Die österr. Verord. §. 9 lit. b schließt während der Concessionsdauer Jedermann (also auch den Staat selbst) davon aus, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commercieell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde. Der Anschluß von Zweig- und fortgesetzten Bahnen wird gleichfalls vorbehalten.

Die bayer. Verordg. §. 9 Ziff. 1 schreibt fast wörtlich dasselbe vor.

Diese Ausschussprivilegien haben jedoch das bedeutende Bedenken gegen sich, daß sie im Widerspruch stehen mit der Entwicklung des Staates, dessen Verkehrsinteressen den pekuniären Rücksichten einer einzelnen Unternehmung nicht geopfert werden dürfen. Sodann bieten dieselben auch, wie obige positive Bestimmungen darthun, keineswegs einen sichern Schutz. Denn der §. 44 des preuß. Gesetzes läßt wohl dem Staat freie Hand, auch schon während der ersten 30 Jahre Parallelbahnen auf seine Kosten zu bauen und der Vorbehalt in der österr. und bayer. Verordg. zu Gunsten anderer strategisch, politisch oder commercieell wichtiger Zwischenpunkte ist so behnbar, daß wohl jede Parallelbahn von einigem innern Werthe ohne die geringste Verletzung des sog. Privilegs der frühern Bahn genehmigt werden könnte.

Solche Bestimmungen können aber auch zu sehr verkehrserschädlichen Differenzen Veranlassung geben, wie uns die Privilegsstreitigkeit der österr. Nordbahn und Staatseisenbahngesellschaft satfam bewiesen hat.

Der vierte volkswirtschaftliche Congreß in Stuttgart hat daher auch das bisherige System verworfen und vom Staate verlangt, er solle die Entstehung und Wirksamkeit concurrirender Transportanstalten möglichst erleichtern. D. G.-V.-Z. v. 1861 S. 306.

Gefahren für die ersten Unternehmungen liegen zudem nicht sowohl in Parallelbahnen, welche nur bei einem ganz besondern durch die erste Bahn nicht befriedigten Bedürfnisse einen Unternehmer finden werden, sondern vielmehr in den Concurrenzbahnen, gegen welche es keine Privilegien gibt, weil letztere sich in ganz verschiedenen Richtungen bewegen können. Auch hier, wie überall in der wirtschaft-

ischen Welt, ist die freie Kraftentwicklung und Selbstbestimmung das beste Gesetz für die Einzelnen, wie für das Ganze.

10) Die bayerische Verordnung S. 9 Ziff. 4 gewährt dem Unternehmer wegen Zerstörungen und Betriebshemmungen im Kriege zc. einen Regressanspruch nur auf Grund des Zwangsabtretungsgesetzes, während das preußische Gesetz S. 43 demselben einen allgemeinen Ersatzanspruch zuweist.

11) Sieh Koch l. c. S. 66 Anmerk. 2 und S. 134 Anmerk. 11. Wo mit der Bau- zugleich eine Betriebs-Concession verliehen wird, wird die Zeitdauer der ersteren in die der letzteren nicht eingerechnet. Das preuß. Gesetz gibt in S. 44 das Anmerk. 9 erwähnte Privilegium auf 30 Jahre nach Eröffnung der Bahn, setzt aber der Concession selbst keine bestimmte Grenze. Die österr. Verordnung S. 7 schreibt eine Grenze von 90, die bayer. Verordnung S. 7 eine solche von 99 Jahren von Eröffnung der Bahn an vor. Die Zeitdauer der Bauconcession wird dagegen gewöhnlich nicht bestimmt, wenn man eine solche Bestimmung nicht in der Fixirung von Bauterminen erblicken will, nach deren fruchtlosem Ablaufe jedoch die Bauconcession unsers Erachtens nicht von selbst erlischt, wenn dieß nicht ausdrücklich vorgeschrieben worden ist.

12) Preußisches Gesetz §§. 47 und 21. Nach letzterer Art kann das Handelsministerium wegen Nichteinhaltung der Bautermine die Anlage sogar für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Die österr. Verordnung S. 12 und die bayer. Verordnung S. 13 ordnen in solchen Fällen Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Unternehmers an.

§. 13.

Die Zwangsentziehung.

Leben, Freiheit, Eigenthum seiner Bürger zu schützen ist des Staates allererste Aufgabe; in dem Bedürfnisse, diese Güter zu bewahren, liegt sogar die nächste Veranlassung zur Entstehung von staatlichen Vereinen.

Wie es aber Fälle der mannigfachsten Art gibt, in welchen das Leben und die Freiheit des Einzelnen dem Staatsganzen geopfert werden muß (Vertheidigung nach Außen, Aufrechthaltung des Rechtszustandes im Innern des Landes), so muß auch das Privateigenthum dem Staate hort zur Verfügung gestellt werden, wo dasselbe mit einem staatlichen Zwecke in Widerspruch geräth. Man spricht dann von Zwangsentziehung; welche dem Staate nicht etwa einen auf besonderem Privatrechtstitel beruhenden Vermögenserwerb verschafft, sondern ein staatliches Ausnahmsrecht, die Negation der Privatrechte zu Gunsten des Staatszweckes bedeutet ¹⁾.

Die Anwendung dieses Hoheitsrechtes erzeugt dagegen allerdings Privatrechtsverhältnisse, weil dieselbe, wenn auch mit Staatszwang, doch in den Formen des Privatrechtes erfolgt ²⁾.

gewöhnlichen Grundsätzen, ohne daß hier Besonderheiten bestünden. Auch die nicht bewohnten, nur zum Betriebe bestimmten Häuser, wie Magazine und Werkstätten unterliegen der Häusersteuer, weil sie gleichfalls eine Rente repräsentiren.

III. Die Capitalrentensteuer trifft a. als Zinssteuer die aus dem Anlagecapitale der Eisenbahn erzielte Rente. Gehört dieses aber nicht einzelnen Unternehmern, sondern einer Gesellschaft, so werden bereits die einzelnen Gesellschafter für ihre Anttheile von dieser Steuer getroffen und kann diese nicht etwa nochmals bei der Gesellschaft im Ganzen erhoben werden⁴⁾. b. Als Gewerbesteuer trifft jene Steuer die Eisenbahnen mit Rücksicht auf den durch die besondere Natur der Unternehmung bedingten Gewerbsverdienst⁵⁾.

IV. Der Lohnsteuer unterliegen die Eisenbahnunternehmungen nicht, weil sich neben der Capitalrente und dem Gewerbsverdienst nicht noch ein Lohnverdienst erzielen läßt; wohl aber trifft eine solche Steuer die von dem Unternehmen hergeleiteten Besoldungen und Löhne.

Besteht in einem Staate neben den genannten Steuern noch eine allgemeine oder besondere (subsidiäre) Einkommensteuer⁶⁾, oder eine Vermögenssteuer, so können auch die Eisenbahnen der ersteren und letzteren nicht und der mittleren nur dann entgehen, wenn sie keine Einkommensquelle haben, welche nicht schon von andern Steuergattungen getroffen würde.

1) cf. Mohl loc. cit. §. 39.

2) So hatte Bayern nach dem Gesetze vom 11. Juli 1850 neben der zuerst bezeichneten Steuer noch eine progressiv zunehmende allgemeine Einkommensteuer, welche jedoch durch das Gesetz vom 31. Mai 1856 abgeschafft und durch eine Einkommensteuer ersetzt wurde, welche lediglich dasjenige Einkommen trifft, das nicht bereits mit Grund-, Dominical-, Haus-, Gewerbe- oder Capitalrentensteuer belegt ist.

3) Eine bayer. Finanzministerialentschließung vom 9. April 1863 spricht dieß mit Bezugnahme auf das Grundsteuergesetz wörtlich aus, überläßt es jedoch den Verwaltungen der Privateisenbahnen, nach den gegebenen Directiven die grundsteuerfreien Flächen auf ihre Kosten auszufleiden und die zur Catasterberichtigung erforderlichen Elaborate herstellen zu lassen. — Auch in Preußen bleibt der Schienenweg grundsteuerfrei. Gesetz vom 24. Febr. 1850 §. 2.

4) Bayer. Capitalrentensteuergesetz vom 11. Juli 1850 Art. 2 und vom 31. Mai 1856 Art. 4.

5) Bayern erhebt von den Eisenbahnen die Gewerbesteuer nach den allgemeinen Grundsätzen.

Das preuß. Eisenbahngesetz hat die Eisenbahnen von Entrichtung der Gewerbesteuer befreit §. 38. Dagegen verlangt es ebendortselbst die Erhebung einer stufenweise sich erhöhenden Abgabe vom Reinertrag. Dieselbe stellt sich aber nach

der Fassung des §. selbst lebendig als eine Entschädigung des Staates für die theilweise Aufgabe des Postregals heraus und kann, wie dies auch vermieden wird, eine Steuer nicht genannt werden.

Das spätere preuß. Gesetz vom 30. Mai 1853 über die von den Eisenbahnen zu entrichtende (progressive) Abgabe Art. 6 verordnet, daß der Ertrag derselben zur Amortisation der in dem Eisenbahnunternehmen angelegten Actiencapitalien in der Art verwendet werde, daß mittelst desselben Stammactien der bezüglichen Gesellschaft im Wege des freien Verkehrs angekauft und die Zinsen und Dividenden, welche auf die angefallenen Aktien fallen, zu diesen Zwecken benützt werden. Die angekauften Aktien werden für immer außer Cours gesetzt.

Daß auch nach diesem Gesetze von einer Steuer hier nicht geredet werden kann, da es sich nur um eine (nicht zu billigende) Maßregel des Staates handelt, nach und nach Eigenthümer der Privatbahnen auf deren eigene Rechnung zu werden — bedarf keines Beweises.

Vergl. auch Bessel und Kühlwetter preuß. Eisenbahnrecht Th. II S. 223 ff.

Koch l. c. §. 68 Anm. 10 will die Befreiung der preuß. Eisenbahnen von der Gewerbesteuer dadurch erklären, daß es sich nicht um Ausübung eines Gewerbes, sondern um die eines Regal handle. Letztere Ansicht muß aber aus allgemeinen, oben erörterten und auch von Koch im zweiten Bande seines Werkes anerkannten Gründen bestritten werden. Da sich vielmehr Preußen in demselben §. 38 des Eisenbahngesetzes ein Aequivalent für die Benachtheiligung des Postregals gewahrt hat, so war es billig, nicht auch noch die Gewerbesteuer zu erheben.

6) In Oesterreich unterliegt das Einkommen aller Eisenbahnvereine der Einkommensteuer der I. Classe (mit 5%) und ist der Verein als ein eigener Steuerpflichtiger zu behandeln. Das Einkommen der Aktionäre hiervon kann der I. Classe schon darum nicht unterliegen, weil es der Erwerbsteuer nicht unterworfen ist. Deshalb verlangen die mit Zinsengarantien versehenen Eisenbahnen auch, daß die sie treffende Einkommensteuer als Betriebsausgabe bei Bestimmung des Reinertrages behandelt werde. Die nach dem Gebührengesetz vom 13. Dez. 1862 von den Coupons erhobenen Stempelgebühren entrichtet dagegen die Gesellschaft nur vorschußweise für die Gläubiger und Aktionäre. Die Regierung läßt sie daher nicht als Betriebsausgabe gelten. Centralbl. III Jahrg. Nr. 46.

§. 18.

Die von den Eisenbahnen erhobenen indirecten Steuern und Gebühren.

Auch die indirecten, d. h. von einem Dritten vorschußweise mit Rücksicht auf die Ueberwälzung erhobenen Steuern sind in geordneten Staaten gesetzlich geregelt und nicht dem jeweiligen Belieben der Regierung überlassen. Deshalb unterliegen derselben auch die Eisenbahnen in der gewöhnlichen Weise und können auch nur auf gesetzlichem Wege in ein anderes Verhältniß zu denselben treten.

Wo wir Ausnahmen finden, haben wir zu untersuchen, ob die-

selben gesetzlich geregelt, oder aber nach der Verfassung des bezüglichen Landes zulässig sind. So gewährt ein Eisenbahngesetz vom 21. August 1862 den süditalien. Bahnen während 10 Jahren zollfreie Einfuhr aller Bau- und Betriebsbedürfnisse ¹⁾. So wurde der k. k. priv. österr. Staatsbahnengesellschaft für gewisse Gegenstände bis zu einem festgesetzten Gesamtwerthe die gänzliche Zollbefreiung zugestanden, andern Gesellschaften aber für gewisse Bau- und Betriebsbedürfnisse die Hälfte des Eingangszolles nachgesehen. Auch hat das österr. Finanzministerium unterm 19. Oktober 1854 eine allgemeine Ermächtigung erhalten, Eisenbahnen beim Bezug von Maschinen und Maschinenbestandtheilen Zollermäßigung bis zur Hälfte des Einfuhrzolles zuzugestehen. ²⁾

So ist das zum schweizer. Eisenbahnbaue vom Auslande bezogene Material von Bundeswegen vom eidgenöss. Zolle frei. Dieß ist jedoch durch das schweizer. Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Heumonath 1852 ausdrücklich vorgeesehen. ³⁾

Solche Ermäßigungen oder Befreiungen von den Einfuhrzöllen sind unstreitig im Interesse des das große Ganze fördernden Eisenbahnbaues. Die Landesindustrie jedoch, welche an die Schutzzölle gewöhnt ist, wird dergleichen Bevorzugungen sehr hart empfinden, weil sie gerade da das Schutzollsystem illusorisch machen, wo man sich die größten Vortheile davon hätte erwarten können.

Ebenso unterliegen die Eisenbahnen auch der Tax- und Stempelpflicht, wenn dieselben hievon gesetzlich nicht ganz oder theilweise entbunden sind. ⁴⁾

So haben die Bahnen in Oesterreich von den angekauften Ländern nur die Hälfte der gewöhnlichen Vertragstaxe (Percentualtaxe), bei Wiederveräußerungen aber die volle Taxe zu entrichten. Für einzelne Bahnen sind aber von diesen Grundsätzen Ausnahmen gemacht worden. ⁵⁾

Das österr. Gebührengesetz vom 13. Dezbr. 1862 belegt mit Stempelgebühren die Fahrkarten, Frachtbriefe, Aufnahmscheine ⁶⁾, wie auch in Frankreich von jedem Receptisse 20 Cts. erhoben werden. ⁷⁾

Auch wird in Oesterreich eine Privilegiumstaxe (15 fl. für jedes Jahr der Privilegiumsbauer) und eine Stempelgebühr von der Privilegiumsurkunde erhoben. ⁸⁾

Der schweizer. Bundesrath hat das Recht, eine Concessionsgebühr und zwar bis zu 500 Frs. per Stunde zu erheben. ⁹⁾

In England werden bei Ertheilung von Concessionen, Genehmigung von Verträgen über Aufbau oder Benützung fremder Bahnen, oder wenn concurrirenden Bahnen bei solchen Bestrebungen begegnet werden will, sog. parlamentarische Ausgaben sehr bedeutender Art erhoben. In den letzten 10 Jahren betragen dieselben 541,480 £, während die gesammten Unterhaltungskosten des Unterhauses sich auf 591,605 £ belaufen.¹⁰⁾

Daß solche Belastungen von Unternehmungen, welche dem allgemeinen Wohle dienen, von welchen man sich aber der Leichtigkeit und Bequemlichkeit wegen eine Finanzquelle schafft, schädlich und weil ungerecht auch verwerflich sind, bedarf keiner Erörterung. So vertheuert z. B. der Stempel in Frankreich die Fracht bei kleinen Sendungen um 50 Procent.¹¹⁾ Auch hier gilt der Grundsatz, daß völlige Gleichheit vor dem Gesetze, keine Bevorzugung und keine Mehrbelastung, das gesündeste Verhältniß ist vom Standpunkte des Staates, welcher Allen gerecht zu werden berufen ist.

1) D. G.-B.-Z. 1862 S. 745.

2) Dr. Michel, Oesterreichs Eisenbahnrecht. Wien 1860 S. 6.

3) D. G.-B.-Z. v. 1861 S. 221 u. 1862 S. 103.

4) Das bayer. Expropriationsgesetz vom 17. Nov. 1837 ordnet z. B. ein tag- und stempelfreies Verfahren für die Expropriationsprocesse an, also auch für diejenigen der Eisenbahnen.

5) Dr. Michel l. c. S. 13.

6) D. G.-B.-Z. von 1863 S. 226. S. auch S. 17 Anm. 6 oben.

7) Centralblatt Jahrg. III Nr. 18.

8) Dr. Michel l. c. S. 13.

9) D. G.-B.-Z. 1862 S. 463.

10) D. G.-B.-Z. 1863 S. 42. 1864 S. 27.

11) Centralblatt Jahrg. III. Nr. 18.

§. 19.

Kreis-, Districts- und Gemeindefasten.

Kreis (Provinz), District (Vereinigung mehrerer Gemeinden zu bestimmten gemeinsamen Zwecken), Gemeinde sind organische Theile des Staatsganzen und fallen in das Gebiet unserer Betrachtung, weil die Eisenbahnen meistens die Voraussetzungen in sich vereinigen, welche ihnen als Rechtssubjecten die Angehörigkeit zu einer Gemeinde, daher auch zum Districts- und Kreisverbände verleihen.¹⁾

Damit sind Rechte, aber auch Verpflichtungen verbunden. Namentlich müssen die Zwecke dieser kleineren Staatsabtheilungen²⁾ in Er-

manglung anderer Mittel durch Beiträge ihrer Angehörigen (Umlagen) in gesetzlicher Weise erfüllt werden.

Als Steuerzahler gehören zu den umlagpflichtigen Angehörigen der Kreise, Districte und Gemeinden auch die Privateisenbahnen, als Inhaber von steuerbaren Objecten auch der Staat bezüglich seiner Eisenbahnen, wenn er auch keine Staatssteuer entrichtet.

Die directen Umlagen werden gewöhnlich nach dem Steuerfusse bemessen und nach der von jedem Theilnehmer bezahlten directen Staatssteuer ausgeschlagen.³⁾

Unter dieser Voraussetzung wird eine Eisenbahn an dem Orte ihres Domiciles nach der Gesamtsumme der von ihr überhaupt gezahlten Einkommen- oder Gewerbesteuer und der an dem bezüglichen Orte sie treffenden Haus- und Grundsteuer mit Umlagen zu belegen sein; an allen übrigen Orten dagegen nur nach Maßgabe der in letzteren sie treffenden Haus- und Grundsteuern (sofern sie dortselbst keine besondern Gewerbe oder Einnahmsquellen besitzt, wie z. B. ein Steinkohlenbergwerk, ein Torflager u.).⁴⁾

Wird eine Umlage nicht allgemein, sondern auf eine bestimmte directe Steuer ausgeschlagen, so kann auch die Eisenbahn nur dann beigezogen werden, wenn sie an dem bezüglichen Orte der betreffenden Steuer unterliegt. Beispiele sind die Umlagen zum Zwecke der Straßenbeleuchtung und zum Flurschutze, welche auf den Besitz die einen an besteuerten Häusern, die andern an besteuerten Ländereien gelegt zu werden pflegen.

Die Staats-eisenbahnen werden von den Umlagen immer nur in so weit getroffen werden können, als sie steuerbare Häuser und Ländereien in dem betreffenden Orte, Districte oder Kreise besitzen, welche Besitzungen daher auch in Händen des Staates dem Steueranschlage zu unterwerfen sind.

Dagegen können die Staatsgefälle begriffsmäßig der Capitalrenten-, Einkommen- oder Gewerbesteuer nicht einmal dem Anschlage nach unterstellt und daher auch nicht der Vertheilung von Umlagen zu Grunde gelegt werden.

Daß die Eisenbahnen für ihre Bedürfnisse auch den indirecten Steuern dieser kleineren Staatsabtheilungen, wie dem Pflasterzolle, Localaufschlage u. unterliegen, bedarf keines Nachweises.

1) Namentlich als Grund- und Häuserbesitzer.

2) Man denke an die Wichtigkeit von Verbindungsstraßen für die Frequenz der Eisenbahnen, von Dammbauten für den Schutz gegen Hochwasser u.

3) G. Bayer. Umlagengesetz vom 22. Juli 1819 Art. VI.

4) Ein im Jahre 1864 vom Reichsrathe beschlossenes österr. Gesetz läßt die Zuschläge zu der Erwerb- und Einkommensteuer vom ganzen Belaufe des Einkommens der Aktienunternehmungen bei der Steuerbehörde des Domicils der obersten Geschäftsleitung bemessen. Die Gesamtsumme dieser Steuer soll aber auf alle Gemeinden, wo sich Stationen, Filialen etc. befinden, im Verhältnisse des bei letzteren erzielten Brutto-Einkommens vertheilt und bei den betreffenden Steuerämtern behufs Einhebung vorgeschrieben werden. Dadurch soll vermieden werden, daß diesen Gemeinden die Steuerzuschläge für Gemeindebedürfnisse, Landeserfordernisse und die Grundentlastungsfonds entgegen. Die Abführung des Geldes kann die Finanzverwaltung an die Steuerbehörde des Gesellschaftsdomicils geschehen lassen. D. G.-B.-Z. 1864 S. 57.

Als consequent wird sich dieses Zweckmäßigkeitsgesetz kaum bezeichnen lassen, da der Ort des Domicils einen begründeten Anspruch auf die ungeschmälerete Quote hat, welche sich nach der dort gezahlten Erwerb- und Einkommensteuer berechnet. Wie das Centralbl. f. G. u. D. in Oesterr. Jahrg. IV Nr. 9 u. 14 ersehen läßt, hat dieses Gesetz wiederholte Debatten im Reichsrathe hervorgerufen, wobei sehr gewichtige Stimmen für die richtige Ansicht sich erhoben. Dennoch wurde der Gesetzesentwurf in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben, wonach die Gemeinde, wo die oberste Geschäftsleitung domicilirt, ein praecipuum von $\frac{1}{4}$ erhält.

In Bayern besteht die im Texte als richtig bezeichnete Uebung. Eine Circularverfügung des preuß. Ministeriums vom 29. Sept. 1856 theilt den Gewerbsbetrieb der Eisenbahnen ähnlich dem österr. Gesetze unter die Stationen. Mit Recht erklärt sich dagegen Bessel und Kühlwetter l. c. Th. II S. 235 ff.

II. Abtheilung.

Die Staatspolitik gegenüber den Eisenbahnen.

§. 20.

Allgemeine Gesichtspunkte.

Das Staatsleben wird geregelt durch das Recht des Staates und seiner Angehörigen, geformt, entwickelt, ausgebildet aber durch die Staatsklugheit, die Politik. Diese verlangt, daß die Regierung die Interessen des Staatsverbandes wie der einzelnen Staatsbürger in's Auge fasse und diejenigen Anordnungen treffe, welche das Staats- und Volkswohl zu fördern geeignet sind. Auf solche Thätigkeit hat der Staat ein natürlich erworbenes Recht, man spricht hier von den reinen Hoheitsrechten des Staates, welche so vielfach zu denken sind, als die Richtungen des staatlichen Lebens selbst. Es hindert nichts, daß auch das Verfahren, welches der Staat bei Ausübung der reinen Hoheitsrechte anwendet, gesetzlich geregelt sei; aber es darf ihm nicht alle freie Bewegung innerhalb eines weitem gesetzlichen Rahmens genommen sein, weil dieß dem Wesen der Klugheit und ihrer Anwendung widerspräche.

Die Politik des Staates ist bald eine äußere, indem sie dessen Zwecke fremden Staaten gegenüber zu fördern sucht, bald eine innere, auf das eigene Staatsleben gerichtete. Die Politik hat es bald mit dem wirtschaftlichen Gedeihen des Volkes zu thun (Volkswirtschaftspolitik), bald mit der Förderung sittlicher und religiöser Zwecke (Culturpolitik), bald mit der Sicherung des Rechtszustandes nach Innen und Außen (Sicherheitspolizei, Landesverteidigung), bald endlich mit der Aufbringung der Mittel zur Durchführung aller dieser Zwecke (Staatswirtschaftspolitik, Politik

mit Bezug auf Gewinnung und Erhaltung der bewaffneten Macht, der befähigten Beamten u. c. ¹⁾

Es wird leicht zu beweisen sein, daß der Staat in allen diesen Richtungen seiner Thätigkeit dem Institute der für die Allgemeinheit bestimmten Eisenbahnen begegnet, denn Anfangs nur zum Reisen und Transportiren bestimmt, hat es sich an ihnen bald bewährt, daß sie nicht blos wirthschaftlich das Leben des Staates und Volkes umgestalten, sondern auch in gleichem Maße die Volksbildung verbreiten und wenn recht angelegt und betrieben ebenso sehr die Regierungsthätigkeit im Allgemeinen als auch z. B. im Besondern die Landesvertheidigung erleichtern. ²⁾

In der Thatfache, daß die Eisenbahnen solcher Einwirkungen auf das Staatsleben fähig sind, liegt für den Staat allein schon die Berechtigung und Verpflichtung, sie unter die Gegenstände seiner politischen Bestrebungen aufzunehmen, darüber zu wachen, daß alle die guten Keime zur Reife gelangen, sie daher einerseits zu unterstützen und zu schützen, anderseits vor Ausschreitungen und schädlichen Richtungen zurückzuhalten.

Diese Berechtigung und Verpflichtung gründet sich, ohne daß es des Nachweises eines besonderen Rechtstitels bedürfte, unmittelbar auf die Aufgabe des Staates, für das Staats- und Volkswohl zu sorgen, hat also denselben Rechtsgrund, wie die Politik des Staates selbst.

Die Nothwendigkeit der Oberaufsicht haben auch die Staaten schon beim Beginne des Eisenbahnbaues erkannt. So erschienen in Bayern schon unterm 26. September 1836 Fundamentalbestimmungen, für sämtliche Eisenbahnstatute in Bayern, in Oesterreich eine Allerhöchste Entschliehung vom 18. Juni 1838, in Preußen allgemeine Bestimmungen über Ertheilung von Concessionen im Jahre 1836 ³⁾, dann das Eisenbahngesetz unterm 3. November 1838, halb darauf in den Jahren 1842, 1844 auch in Frankreich und England Gesetze, welche das staatliche Interesse an die Eisenbahnen zu wahren hatten.

Das Oberaufsichtsrecht des Staates — die Eisenbahnhoheit — äußert sich allerdings zunächst den Privatbahnen gegenüber. Da aber auch die Verwaltung der Staatseisenbahnen in der Regel gesonderten, ziemlich selbstständig gestellten Staatsbehörden übertragen wird, welche wieder der Ueberschau einer höheren, für die allgemeinen Staatszwecke bestellten Behörde (Ministerium) unterworfen werden, so können selbst hier die Rückwirkungen der Eisenbahnhoheit auf die Gestaltung

des bezüglichen Eisenbahnunternehmens der genaueren Betrachtung nicht entgehen.

Den Privateisenbahnen gegenüber hat der Staat meist schon in den Concessionsurkunden oder Bedingnißheften diejenigen Punkte in's Klare gestellt, in welchen er sein Obergewaltrecht wirksam werden lassen will. Dieß schließt aber nicht das Recht des Staates aus, aus einem öffentlichen Interesse sei es für die concrete Unternehmung, sei es allgemeine Anordnungen zu erlassen, welche seinen bei der Concessionirung eingenommenen Standpunkt verändern. Wie jedoch die Staatsklugheit hierin alle Willkür ausschließt und die höchste Vorsicht gebietet, so unterliegt es auch keinem Zweifel, daß wenn durch solche Anordnungen die privatrechtlich geordneten Beziehungen zwischen Staat und Unternehmer alterirt werden, letzterer den Ersatz seines Schadens verlangen kann.⁴⁾

Hat z. B. der Staat die Zinsen einer Eisenbahnunternehmung garantirt und es erscheint nun später ein Gesetz oder eine Verordnung, wonach der Staat aus allgemeinen Rücksichten keine Zinsen mehr garantiren wird, so muß er doch der hierauf bereits früher berechtigten Unternehmung diese Garantie noch leisten oder dieselbe vollkommen entschädigen.⁵⁾

Die Einwirkungen der Eisenbahnhöheit auf die Eisenbahnunternehmungen treten theils bei dem Baue theils bei dem Betriebe der Eisenbahnen zu Tage und sollen auch nach dieser Gliederung in Folgendem näher betrachtet werden. Bei den einzelnen Fragen sind dann diejenigen Momente hervorzuheben, in welchen der Staat aus einem finanziellen, militärischen, volkswirtschaftlichen, Cultur- oder sonstigen polizeilichen Interesse thätig wird.

Gewöhnlich überträgt der Staat neben den allgemeinen Staatsbehörden noch besonderen Commissären die spezielle Aufsicht über das Gebahren der Eisenbahnverwaltungen. So schon Art. X der bayer. Fundamentalbestimmungen. Gleiches findet sich in Oesterreich und Preußen. Dadurch werden jedoch die Kompetenzverhältnisse der allgemeinen Staatsbehörden auch den Eisenbahnen gegenüber im Zweifel nicht verändert.

1) cf. v. Mohl l. cit. S. 209 ff.

2) Fr. List, der Apostel des deutschen Eisenbahnwesens, deutet in seiner Schrift „das deutsche National-Transportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung“ Altona und Leipzig 1838 Seite 6 die Wirkungen der Eisenbahnen mit

folgenden treffenden Worten an: „Was die Dampfschiffahrt für den See- und Flussverkehr, ist der Eisenbahn-Dampfwagentransport für den Landverkehr, ein Hercules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges, der Theuerung und Hungernoth, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, der Unwissenheit und des Schlendrians; der ihre Felder befruchtet, ihre Werkstätten und Schachte beleben und auch den Niedrigsten unter ihnen Kraft verleihen wird, sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden, in entfernten Gegenden Arbeit und an fernem Heilquellen und Seegestaden Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu suchen.“

3) cf. Fr. List l. cit. S. 112.

4) S. auch oben S. 12. Ausgesprochen ist dieß auch durch S. 49 des preuß. Eisenbahngesetzes; cf. Koch l. cit. II. S. 135 sub fine.

5) Vergl. über die rechtliche Natur der Zinsengarantie einen Aufsatz von Prof. Dr. Michel im Centralblatte f. G. u. D. in D. Jahrg. III. Nr. 43—46, welcher in der Uebernahme dieser Garantie nach österr. Rechte einen Versicherungs- oder Affecuranzvertrag erblickt, über dessen Auslegung nur der ordentliche Civilrichter entscheiden kann.

I. Abschnitt.

Die Politik des Staates im Verhältnisse zum Eisenbahnbauc.

§. 21.

Uebersicht.

Wohin soll eine Bahn gebaut werden, welche Punkte soll sie berühren, wer soll sie bauen, wie soll sie gebaut werden? Das sind die hauptsächlichsten Fragen des Eisenbahnbaues, zugleich auch der Eisenbahnpolitik des Staates. Daran reihen sich aber noch einige andere Untersuchungen, namentlich wie die Conflictte zwischen dem Eisenbahnbauc und andern öffentlichen Interessen zu lösen seien, welche Vorbehalte der Staat zu Gunsten anderer Staats-Anstalten zu machen veranlaßt werde, wie der Bau und die fortwährende Instandhaltung der Bahn polizeilich zu überwachen sei.

In derselben Weise sollen die nachstehenden Betrachtungen gegliedert werden.

§. 22.

Die Bahnrichtung.

Die Eisenbahnen sind das vollkommenste Verkehrsmittel, das wir bis jetzt kennen. Sie verbinden die entlegensten Punkte in der relativ kürzesten Zeit, gleichzeitig aber auch auf die regelmässigste, sicherste und wohlfeilste Art und Weise.

Die Bewohner ferner Länder verkehren jetzt um vieles schneller, wohlfeiler und daher auch häufiger mit einander, als früher oft die Bewohner der nämlichen Provinz. Eine Masse von Gütern hat ihren Absatz mehr als verdoppelt, neue Handelswege wurden erschlossen, das Land ist der Stadt, das Volk der Regierung, den geistigen und wirtschaftlichen Mittelpunkten näher gerückt; die bewaffnete Macht kann

sich leichter sammeln und vertheilen, die Grenzen werden leichter erreicht und gedeckt, die gesammte Entwicklung des Staates gewinnt einen rascheren Pulsschlag.

Diese Wirkungen treten in jedem Staate in höherem oder geringerem Grade zur Erscheinung, je nachdem bei Festsetzung der Eisenbahnlinien glückliche Verhältnisse und die richtige Einsicht in die Bedürfnisse des concreten Landes mehr oder weniger gewaltet haben.

Schwierig ist es allerdings, hier das Rechte zu treffen und zwar um so mehr, als die geographische Lage und politische Bedeutung namentlich der mittlern und Kleinstaaten in der Eisenbahnfrage häufig keine freie Selbstbestimmung zuläßt ¹⁾ und andererseits die zahlreichen Sonderinteressen der Landesangehörigen fast alle mit gleicher Energie auftreten.

Wollte der Staat lediglich dem Zufalle, dem Unternehmungsgeiste, oder den stärker vorbringenden Wünschen einzelner Kreise die Wahl anheimgeben, so würde er der Gesammtheit nicht gerecht werden, da dieselbe hiedurch in der Regel weder ein einheitlich gegliedertes, noch ein gerecht vertheiltes Eisenbahnnetz gewönne und die Millionen des Staates oder der Privatunternehmer in sehr ungleicher Weise den einzelnen Landesheilen zu Gute kämen. Dann ist auch nicht zu übersehen, daß die Sonderinteressen sich hauptsächlich auf wirthschaftliche Rücksichten concentriren, staatswirthschaftliche, polizeiliche, militärische und Culturinteressen aber gewöhnlich aus dem Kreise der Eisenbahnfragen ausgeschlossen bleiben würden, wollte der Staat sich lediglich durch die Sonderinteressen leiten lassen.

Hieraus ergibt sich die dringende Veranlassung für den Staat, wo immer es die allgemeine Landeslage erlaubt, sich ein wohlerwogenes Eisenbahnsystem zu bilden und jede einzelne Bahnanlage wo möglich in Rücksicht auf dieses System zu beschließen oder zu genehmigen.

Wenn dasselbe auch, wie alles Menschenwerk, an Unvollkommenheiten leiden wird, so darf man doch zufrieden sein, wenn ein solches System in der Hauptsache das Richtige trifft und den hervorragendsten Bedürfnissen Rechnung trägt.

Volkswirthschaftliche und Culturinteressen verlangen die Verbindung commercieell und intellectuell bedeutender Städte und Districte unter einander und mit dem Lande, damit jenen der commercielle und geistige Austausch und der Bezug der Naturprodukte erleichtert,

diesen die Erzeugnisse der Fabrik- und Handelsthätigkeit und die Werke der Cultur zugänglich gemacht werden können. Ebenso weisen jene Interessen darauf hin, wichtige Handelsstraßen durch das Inland zu leiten, um es an deren materiellen und geistigen Vortheilen zu theiligen.

Das Interesse einer entwickelten Regierungsgewalt heischt die Verbindung des Centrums mit den Provinzen und beziehungsweise deren Hauptorten.

Im Interesse der Landesverteidigung liegt nicht blos eine Verbindung der Landesfestungen unter einander und wo möglich auch mit dem Centrum des Staates, sondern auch die Möglichkeit, in kürzester Zeit an verschiedenen Theilen der Grenze auftreten zu können, ohne die Heeresmassen zu sehr zu zerplittern.

Wenn allen diesen Interessen durch ein nicht zu complicirtes System entsprochen werden kann³⁾, so befindet sich der Staat in einer glücklichen Lage; aber selbst da, wo dieß nicht so vollständig möglich ist, lassen sich doch durch einen planmäßigen Eisenbahnbau bedeutendere Vortheile erzielen, als wenn man den bloßen Zufall regieren läßt und das später mit Aufwand von Millionen wieder gut machen muß, was man bei der ersten Anlage versäumt hat.

In den meisten Staaten gelangte man allerdings nur allmählig zu dieser Anschauung.

Das Recht, über die Bahnrichtung zu entscheiden, hat man sich allerdings fast überall schon von Anfang an gewahrt. Dazu war man schon deshalb veranlaßt, weil der Staat dieses Hoheitsrecht bei den Landstraßen von jeher ausübte. Nur in England bestand eine Zeit lang die Anomalie, daß nur da eine gesetzliche Concession zur Führung einer Bahnlinie verlangt wurde, wo das Recht der Zwangsabtretung oder Corporationsrechte mit der Befugniß der Majoritäts-Entscheidung verliehen werden sollten. Durch eine spätere allgemeine Bill wurden dann aber diese nicht durch Specialbill autorisirten Compagnien nachträglich unter die Regel gestellt.⁴⁾

Obwohl man sich — wie gesagt — jenes Hoheitsrecht fast überall gewahrt hatte, so erkannten doch nur einige Staaten gleich Anfangs die Nothwendigkeit, bei ihrer Eisenbahnbaupolitik von einem den ganzen Staat berücksichtigenden Bauprogramme auszugehen. Dieser Wendepunkt trat gewöhnlich da ein, wo der Privatunternehmungsgeist momentan erlahmt war, oder sich zu den staatlich nothwendigen Linien

nicht herbeiließ und man daher an den Staatsbahnbau und an einen Plan für denselben denken mußte.

Unter solchen Umständen entstand z. B. das französ. Eisenbahngesetz vom 11. Juni 1842, bei dessen Vorlage der Minister erklärte, daß die Privatindustrie in Frankreich außer Stande sei, die großen Eisenbahnen ohne Hilfe zu bauen.⁵⁾

In Belgien entschloß man sich gleich Anfangs zu dem Systeme eines einheitlichen Bahnnetzes⁶⁾, ebenso in Württemberg. In Oesterreich verließ man im Jahre 1841 das bisher befolgte System einer stückweisen Concessionirung ohne einheitlichen Gedanken und beschloß direkten Einfluß auf die Ausführung der wichtigsten Bahnen zu üben, ohne die Privatbetriebbarkeit bei andern Bahnen auszuschließen. Aber erst im Jahre 1854 gelangte man in Wirklichkeit zu dem Entwurf eines vollständigen Eisenbahnnetzes mit Bedachtnahme auf strategische, nationalökonomische und handelspolitische Interessen aller Theile des Staatsgebietes.⁷⁾ Das k. k. österr. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft ließ erst kürzlich einen die ganze Monarchie umfassenden Plan neuer Schienenwege ausarbeiten und mittelst einer Denkschrift (Wien 1864) veröffentlichen.⁸⁾ Auch in Preußen erkannte man schon im Anfange der vierziger Jahre die Nothwendigkeit, auf das Zustandekommen der wichtigeren Linien durch Staatsunterstützung hinzuwirken⁹⁾ und ging auch einigemal wegen Erlahmung der Privatindustrie zum Baue auf Staatskosten über.¹⁰⁾ Von einem den ganzen Staat umfassenden Bauprogramme ist man jedoch dort unsers Wissens nicht ausgegangen.

Bayern verließ 1843 den Weg der sporadischen Concessionen und ging mit dem Plane, die nothwendigen Haupteisenbahnen in die Hand zu nehmen, zum Staatsbahnbaue über, ohne daß es aber da, wo sich Privatunternehmungsgeist vorfand, diesen ausgeschlossen hätte (rheinpfälz. Eisenbahnen, bayer. Ostbahnen). Das für den Staatsbahnbau anfangs gewählte System entsprach aber, wiewohl in vielen andern Staaten, keineswegs den heutigen Begriffen eines befriedigenden Bauplanes. Denn über dem Bestreben, die Provinzialhauptstädte mit einander zu verbinden, waren die Forderungen des großen Weltverkehrs vergessen worden, denen man nachträglich, wo man zur Privatindustrie seine Zuflucht nicht nehmen konnte oder wollte, durch Erbauung kostbarer Concurrenzlinien gerecht werden mußte.

In Amerika wurde übrigens im Ganzen noch viel planloser gebaut, wie in Deutschland. Aus der Schienenverbindung zweier Städte,

welchen Straßen fehlten, entstanden allmählig brauchbare Glieder der großen Handelsketten, so daß man jetzt in der ganzen Union 8 große Hauptverbindungen besitzt. ¹¹⁾

Auch in Frankreich ging man nicht von vornherein von einem bestimmt ausgearbeiteten Plane beim Eisenbahnbaue aus, gelangte vielmehr nur allmählig und oft zufällig zu dieser oder jener Linie. Der Attractionskraft der Monopole ist es vielmehr zuzuschreiben, daß Frankreich ein wie aus einem Gusse entstandenes Netz besitzt (Strahlenform). Die napoleonische Herrschaft hat diesen durch die Verhältnisse vorgezeichneten Plan weiter verfolgt und das Eisenbahnwesen durch Verschmelzung der einzelnen großen Linien zu wenigen großen Verwaltungen centralisirt. ¹²⁾

Schweden verfolgt einen bis in das Detail ausgedachten Plan im Eisenbahnbaue. ¹³⁾

Friedrich List, der den Satz aufstellte, daß das Gelingen jeder besondern Eisenbahnlinie durch das Zustandekommen eines vollständigen Systemes bedingt sei und der im Jahre 1833 die Idee eines deutschen Eisenbahnsystems so mächtig angeregt hatte, daß sich jeder Linie seines Entwurfes schon 1835 oder 1836 irgend ein Eisenbahncomité bemächtigt hatte — List hoffte noch zu erleben, „daß der hohe Bundestag eine Specialcommission ernennen und derselben die Aufgabe stellen wird, das Zustandekommen eines deutschen Eisenbahnsystems durch alle dem Bunde zu Gebote stehenden Mittel zu betreiben.“ ¹⁴⁾

Leider sind aber diese Mittel zu schwach gewesen, um — wenn es überhaupt beabsichtigt gewesen wäre — diesen großen Zweck zu erfüllen. Der Mangel einer starken Einheitsgewalt versetzt uns auch hier wieder in eine schlimme Lage gegenüber unsern Nachbarländern Frankreich und Rußland, deren einheitlicher Staatsgedanke auch in dem Systeme ihrer Eisenbahnen sich mächtig ausdrückt. —

1) Staaten wie Braunschweig, die sächsischen Herzogthümer u. a. können begreiflicher Weise kein selbstständiges Eisenbahnsystem verfolgen; aber auch größere Staaten wie Bayern, Sachsen, Württemberg sind in den Linien, welche die Grenze berühren, abhängiger von der Eisenbahnpolitik des Auslandes, als z. B. Dänemark und Griechenland.

2) Fr. List l. c. S. 13 deutet schon auf die Wichtigkeit der nepartig concentrischen Form des Eisenbahnwesens für die Vertheidigung des Landes und hebt namentlich als großen humanitären Erfolg hervor, daß es „ohne Vergleich leichter sein wird, defensiv, und ohne Vergleich schwerer als bisher, offensiv zu agiren.“

Knies, die Eisenbahnen und ihre Wirkungen S. 144: „Für die Zukunft, wie sie sich jetzt absehen läßt, werden die Festungen — in dem Sinne, wie man

von Brückenköpfen rehet — vornehmlich als Eisenbahnenköpfe zu dienen bestimmt werden; alle Hauptbefestigungen eines Landes werden ihren naturgemäßen Standort entlang der Trage der Eisenbahnen, an ihren Anfangs- und an ihren Knotenpunkten finden.“ Der nordamerikanische Bürgerkrieg hat dieß in unsern Tagen bewahrheitet.

3) Das Princip der kürzesten Linien ist nur relativ richtig, d. h. dann, wenn die verschiedenen Interessen, welche die bezügliche Linie zu befriedigen hat, die Wahl der kürzesten Route gestatten. Da aber neben dem internationalen Verkehr auch der inländische, neben den äußern auch die inneren staatlichen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen, so kann die Anwendbarkeit jenes Principes nur nach dem concreten Falle beurtheilt werden. cf. Knieß die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. S. 81.

4) Reyscher l. c. S. 246.

5) Reyscher l. c. S. 252.

6) J. List l. c. S. 102. „Am 1. Mai 1834 ward auf den Vorschlag des Königs — des einzigen intellectuellen Urhebers dieser großen Maßregel — von der belgischen Kammer unter bedeutendem Widerspruche ein Gesetz beschloffen, welchem gemäß in Belgien ein vollständiges Eisenbahnsystem auf Kosten des Staates hergestellt werden sollte.“

7) D. G.-B.-Z. 1863. S. 591.

8) D. G.-B.-Z. 1864. S. 501 f.

9) Reyscher l. c. S. 262.

10) D. G.-B.-Z. 1862. S. 853—56.

11) D. G.-B.-Z. 1862. S. 521 f.

12) D. G.-B.-Z. 1861. S. 469 ff.

13) D. G.-B.-Z. 1861. S. 406.

14) Fr. List l. c. S. 129.

§. 23.

Die Bahntrage.

Verschieden von der Festsetzung der Bahnrichtung ist die Bestimmung derjenigen geometrischen Linie, auf welcher die gewählte Richtung zur Ausführung gelangen soll, der sog. Bahntrage.

Aus praktischen Gründen geht jedoch meistens die Untersuchung und Bestimmung der Bahntrage dem Beschlusse über die Bahnrichtung voraus, weil auf diesem Wege erst die Materialien zur Beurtheilung der Ausführbarkeit gegeben werden. Wie der Staat beim StaatsEisenbahnbau die Bestimmung der Bahntrage in ihren wesentlichsten Punkten (ein sog. generelles Project) vorausgehen lassen muß, wenn er unglückliche Versuche und unnöthige Kosten vermeiden will, so kann er auch vom Privatunternehmer den Nachweis verlangen, daß diese Untersuch-

ung mit Erfolg gepflogen worden sei.' Denn wenn es einerseits nicht gleichgültig für den Staat ist, daß Millionen in unglücklicher Speculation vergeudet werden, so muß er andererseits auch die betreffenden Kreise gegen mißglückte Versuche oder unpassend geführte Linien und den allgemeinen Verkehr gegen alle diejenigen Nachtheile schützen, welche mit der irrationalen Anlage einer Eisenbahn verbunden sind. Deshalb verlangt auch das preuß. Gesetz eine vorgängige sorgfältige Prüfung des Planes und behält dem Handelsministerium die Genehmigung der Bahnlinie durch alle Zwischenpunkte vor¹⁾, während die österr. und bay. Verordnung sogar eine besondere staatliche Bewilligung zu den Vorarbeiten — Projectirungsconcession — zur Voraussetzung für die Ertheilung der Bauconcession gemacht haben, ohne daß jene jedoch ein Anrecht auf die Verleihung der letzteren gewähren würde. Für den Unternehmer hat dieß den Vortheil, daß er ein Recht erlangt, die nothwendigen Vermessungs- und Nivelirungsarbeiten — allerdings gegen vollständige Entschädigung der beteiligten Grundbesitzer — vorzunehmen und die technische und finanzielle Ausführbarkeit des Unternehmens genau zu prüfen in der Lage ist.²⁾

Die Bills für die nordamerik. Eisenbahnen bezeichnen nach List allerdings nur den Anfang und das Ende einer Linie und zwar häufig nur mit ungefährender Beschreibung z. B. „von einem Punkte oberhalb der Einmündung der Juniata in die Susquehanna bis zu einem Punkte unterhalb der Einmündung der Sulphacca in die Schuykill“, so daß die künftige Direction in Gemeinschaft mit ihrem Ingenieur freie Hand hat in Aussteckung des Tractes.³⁾

Aber wir fragen, ob sich diese Uebung für unser altes, dichtbevölkertes Culturland Europa empfehlen, oder auch in Nordamerika noch durchführbar sein wird, wenn einmal die Maschen des Eisenbahnnetzes sich enger zusammen gezogen, die Bevölkerung sich verdichtet hat, die Cultur bis in die Wildnisse vorgebrungen ist und jede Eisenbahn — wie heute noch nicht — verschiedene Interessen kreuzen wird?

1) Preuß. Ges. S. 1 u. 4.

2) Österr. Verord. S. 1—4, bay. Verord. S. 1—4.

3) Fr. List l. cit. S. 98.

S. 24.

Lösung der Frage, ob Staats- oder Privatbahnbau.

Jede dem öffentlichen Verkehre gewidmete Eisenbahn ist, wie in der I. Abtheilung erörtert, eine Anstalt des Staates, gleichgültig,

ob der Staat sie selbst erbaut und betreibt, oder ob er mit diesen Rechten Private beleihet.

Dieser staatlichen Bestimmung müssen hier wie dort alle Sonderbestrebungen untergeordnet werden. Den sog. Privateisenbahnen gegenüber stehen dem Staate nicht blos unmittelbar bedeutende, positive Rechte zu, wie in der I. Abtheilung gezeigt, sondern es verleiht ihm auch sein Hoheitsrecht die Möglichkeit, in jeder Beziehung Sorge zu tragen, daß auch die Privateisenbahnen ihrer staatlichen Zweckbestimmung entsprechen.

Die Richtung dieser Bahnen wird durch den Staat geprüft und genehmigt, die mit der Privatstraße collidirenden Interessen werden durch den Staat gesichert, für andere Staatsanstalten wie Post und Telegraph kann er sich alle Rechte und Vortheile wahren, die Tarife werden von ihm im Principe geregelt, die Concession wird nie als unbedingtes Monopol, nie auf ewige Dauer verliehen. Ankauf durch den Staat wird vorgesehn, öfters ist er in der Lage sich einen Antheil an der Rente vorzubehalten, immer gewinnt er ein neues, werthvolles Mittel des allgemeinen Verkehrs, die Ueberwachung des Unternehmens kann ihm nie entzogen werden und selbst das Eigenthum der Privatunternehmer ist staatlich beschränkt. Der wichtigste und kräftigste Regulator für die Zweckbestimmung der Eisenbahnen liegt endlich darin, daß das eigene Interesse der Unternehmung auf eine thunlichste Berücksichtigung der großen allgemeinen Interessen hinweist.

Werden diese Umstände durch Theorie und Praxis in allen ihren Consequenzen festgehalten, so hört die Frage, ob der Staat die Bahnen selbst übernehmen oder Concessionen ertheilen soll, auf, eine Principienfrage zu sein.¹⁾

Denn kann hier wie dort der staatliche Zweck vollkommen gewährleistet werden, so ist es nur mehr nach den concreten Verhältnissen von Fall zu Fall zu entscheiden, ob die eine Form der andern vorzuziehen sei.

Doch gibt es immerhin einige allgemeine Gesichtspunkte, welche der Entscheidung solcher Fragen zu Grunde gelegt werden sollten;

Wo sich nämlich

- 1) für irgend ein gemeinnütziges Unternehmen die Industrie der Bürger eines Staates regt, da ist es ein volkswirthschaftliches Gebot für den Staat, die sich

in der Bevölkerung kundgebende Energie wohl zu beachten, sie zur Theilnahme an der Verwirklichung des Staatszweckes zuzulassen und ihr alle seine Unterstützung angebeihen zu lassen.

Der Sinn für die staatliche Ordnung, die Gesetze, die Entwicklung und die Blüthe des Staatslebens ist auch immer in denjenigen Staaten am kräftigsten, wo sich dieser industrielle Sinn kund gibt und Seitens der Regierung gepflegt wird.²⁾

Damit wahrst auch der Staat seinen hohen Standpunkt, der ihm nur solche Aufgaben setzt, zu deren Verwirklichung die Kräfte der Einzelnen nicht zureichen.

Anderst gestaltet sich allerdings die Frage, wenn sich für ein derartiges Unternehmen nur ausländische Industrie bereit finden läßt. Hier wären die so eben angeedeuteten guten Wirkungen höchstens in so fern zu erwarten, als durch Benützung der fremden Industrie der Gewerbesleiß und Unternehmungsgeist des Inlandes möglicher Weise geweckt werden würde.

Dagegen kann die Einmischung fremder Interessen in die inländischen Angelegenheiten, die jedenfalls geringe Theilnahme der Ausländer für die höheren Interessen des Landes, die Pflicht des Staates die inländische Industrie zur Entfaltung zu bringen, genügende Bedenken erregen, um nur in Nothfällen zu solcher Hülfe zu greifen.

- 2) Der Staat hat andererseits die Aufgabe, diejenigen Linien selbst in die Hand zu nehmen, für welche sich Privatbetriebsamkeit nicht findet und zwar weil dieselben, obwohl aus Gründen der Landescultur, Volkswirthschaft, Landesvertheidigung oder aus sonstigen staatlichen Rücksichten ein dringendes Bedürfniß, doch keine Rentabilität in sichere Aussicht stellen.

In der That sind auch fast alle bedeutenderen Staaten praktisch zur Anerkennung dieser Sätze gelangt.³⁾

Denselben wird wohl hauptsächlich entgegengehalten werden, daß es sehr unfinanziell vom Staate sei, die unrentablen Linien in die Hand zu nehmen, die einträglichen aber Privaten zu überlassen. Nun darf aber

- a) der finanzielle Gesichtspunkt, der Nothfall ausgenommen, niemals höhere, hier die volkswirthschaftlichen Rücksichten überwiegen; sobald ist es

- b) sehr schwierig vorauszuberechnen, ob wirklich eine Unternehmung das erforderliche Capital zu landesüblicher Verzinsung bringen und etwa auch noch ein Mehreres ertragen werde. Da sich die Tarife nicht naturwidrig steigern lassen, so hängt die Lage einer solchen Unternehmung von Conjunctionen des Handelsverkehrs, von Concurrenzen aller Art so wesentlich ab, daß eine Täuschung bei der Ertragsberechnung projectirter Linien sehr leicht möglich, ja vielfach schon erlebt worden ist.

Erwägt man dann noch, daß erfahrungsgemäß der Staat gewöhnlich theurer baut und betreibt als Privaten und daß er den Steuerzahlern gegenüber verpflichtet ist, sich nur in solche Unternehmungen von nicht gesicherter Rentabilität einzulassen, welche staatlich nothwendig sind, daß er endlich bei den Privatbahnen sich immerhin finanzielle Vortheile wahren kann und wahr, so dürfte der aus der Finanz gegen unsere Ansicht hergeleitete Einwand als stichhaltig nicht zu erachten sein.

1) „Alle Eisenbahnbau ist Bau von Staatswegen und was man Privatbau nennt, verdient eigentlich diesen Namen nicht, sondern unterscheidet sich vom sog. Staatsbau nur darin, daß bei letzterem der Staat unmittelbar durch seine Beamten die Ausführung übernimmt, beim Privatbau dagegen durch Privatbelegirte handelt, die er vermittelt eines besonderen Actes, der Concession, in Rechten und Pflichten an seine Stelle setzt.“ G. Vogt Schweizer. Studien über Eisenbahnrecht in der deutschen Vierteljahresschrift von 1859. S. 28.

2) In dem industriellen England ist z. B. der Sinn für gesetzliche Ordnung so ausgebildet, daß selbst die Anklage bei Verbrechen dem Publikum beziehungsweise hiezu gebildeten Vereinen zunächst überlassen wird.

3) England hat lediglich Privatbahnen; Preußen und Oesterreich wollten den Eisenbahnbau Anfangs ausschließlich und ohne alle Theiligung des Staates Privaten überlassen, bis beide Staaten zur Einsicht kamen, daß ihren Ländern viele Bahnen nöthig seien, zu deren Bau sich die inzwischen auch etwas enttäuschte Privatindustrie entweder gar nicht oder doch nur mit bedeutender Unterstützung herbeilassen könne. In Preußen trat dieses Schwanken schon im Jahre 1842 ein. Man suchte aber Anfangs noch mit mäßiger Zinsengarantie, starker Theiligung des Staates am Actien capitale zu helfen, bis nach dem Jahre 1848 der Bau von Staatsbahnen, die Erwerbung oder allmähliche Amortisation von Privatbahnen sich als Richtung der Eisenbahnpolitik geltend machte. Daß diese Richtung nur unter ganz bestimmten Verhältnissen, nicht aber als Princip den wahren Bedürfnissen des Staates entspricht, ist auch in Preußen in neuester Zeit erkannt worden und erhielt im Jahre 1862 ein Antrag von Michaelis und Lette, den Staatsbau und Betrieb im Principe zu verwerfen, nicht bloß die Zustimmung des

Finanzministers, sondern wurde auch von der preuß. Kammer einstimmig angenommen. D. G.-V.-Z. 1862. S. 829, 830, 869—71, 679.

In Oesterreich ging man schon 1841 wegen Unzureichendheit der Privatindustrie daran, Staatsbahnen zu bauen, ohne jedoch jene auszuschließen und sollte der Betrieb der Staatsbahnen Privaten auf Zeitpacht übertragen werden; 1848 wurden in Folge dieser Anschauungen mehrere Privatbahnen eingeldft. Der ungünstige Stand der Finanzen nach dem orientalischen Kriege führte dann 1854 zur Veräußerung der Staatsbahnen, zugleich aber auch zur Erlassung des bekannten Eisenbahngesetzes vom 14. September 1854, das dazu bestimmt war, den Privatunternehmungsgeist zu wecken und auch alle neueren österreichischen Bahnen hervorgerufen hat, ohne daß sich Oesterreich bis jetzt genöthigt gesehen hätte, wieder zum Staatsbahnbaue zu greifen. D. G.-V.-Z. 1863. S. 589 ff.

Bayern ging auch erst dann zum Staatsbahnbaue über, als die Privatindustrie in Folge von Rückschlägen zeitweise erlahmt war und sich nicht geneigt zeigte hatte, die nothwendigen großen Linien in die Hand zu nehmen. Daneben hat Bayern aber die Privatindustrie keineswegs ausgeschlossen, sondern in der Rheinpfalz und in den östlichen Provinzen die baulustigen Privaten durch Zinsengarantie und andere Vortheile unterstützt.

In der Schweiz siegte das System der Privatbahnen unter Staatscontrole und hat das eidgenössische Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 vom Staatsbaue als einer eidgenössischen Sache abstrahirt. Vergl. D. G.-V.-Z. 1861. S. 221.

Württemberg hat bis in die neueste Zeit den Staatsbahnbau allein betrieben, in neuester Zeit aber doch 2 Privatweighbahnen concessionirt. D. G.-V.-Z. 1863. S. 74.

Holland übergab die Staatseisenbahnen einer Gesellschaft zur Ausbeutung Ib. 1863. S. 550.

In den Vereinigten Staaten von America gilt der Satz, daß der Staat als solcher keine Geschäfte, also auch keine Transportgeschäfte treibt, so daß es Jedermann gestattet ist, eine Transportanstalt für Menschen und Güter zu errichten. Nur die Beförderung von Briefen ist Monopol der Bundesregierung. D. G.-V.-Z. 1862. S. 390.

Die deutschen Vereinsbahnen hatten am 1. Januar 1865 eine Ausdehnung von 2641,⁹ deutschen Meilen. Davon betrug der Umfang der Staatsbahnen 852,⁶ M., derjenige der Privatbahnen dagegen 1789,² M., von welchen jedoch 188,⁴ M. vom Staate betrieben werden.

Unter den 64 Vereinsbahnen behaupten die Privatbahnen die Zahl 45, von welchen 4 im Staatsbetriebe stehen, die Staatsbahnen nur die Zahl 15. D. G.-V.-Z. 1865. S. 1 f.

Die allgemeine Ansicht neigt sich sichtlich den Privatbahnen zu.

§. 25.

Der Eisenbahnbau durch Private.

Wo es der Staat am Platze findet, den Bau einer für nützlich erkannten Linie Privaten zu überlassen, muß er sich gleichwohl aus

den schon in §. 23 angedeuteten Gründen wie beim Staatsbahnbaue nicht bloß um die technische und finanzielle Ausführbarkeit einer Linie, sondern hier noch speziell um die moralische und intellektuelle Befähigung des Bauliebhabers und um das Vorhandensein oder die Art und Weise der Beschaffung der erforderlichen Mittel kümmern. Das bloße Sichselbstüberlassen geht hier nicht an, weil allgemeine Landesinteressen im Spiele sind.

Er wird sich daher sowohl ein klares Bauprojekt, als auch verlässige Kostenanschläge vorlegen lassen und wo das hiefür erforderliche Baucapital nicht direct nachgewiesen werden kann, muß auch ein Plan über die sichere Beschaffung desselben in den Kreis der Untersuchung gezogen werden.

Als Baubewerber können sowohl Einzelne, als bestehende Corporationen, als endlich auch eine Mehrheit von Bewerbern auftreten, welche die Absicht führen, das Unternehmen als Verein, als Gesellschaft, gewöhnlich als Aktiengesellschaft zur Ausführung zu bringen. Letzteren Falles handelt es sich bei der Uebertragung des Baues zugleich um die Genehmigung des Vereines und um Verleihung von Corporationsrechten an denselben; ein weiterer Anlaß zu gewissenhafter Prüfung des ganzen Projectes. Wo eine ausführliche Handelsgesetzgebung besteht, wie nunmehr in Deutschland, ist diese Prüfung in ihren Modalitäten schon durch das Gesetz selbst näher bestimmt. Sie kann aber überall nicht sorgfältig genug geübt werden, weil Schwindeleien nicht ferne liegen und solche die Existenz irregeleiteter Mitglieder nicht nur, sondern auch einer Reihe von andern Staatsangehörigen zu untergraben vermögen, welche in gutem Glauben mit einem solchen Verein in rechtliche Beziehungen getreten sind.

Am häufigsten werden sich nur besondere Vereine zur Uebernahme eines Eisenbahnbaues bereit finden lassen, weil derselbe Capital und Risiko in einem Grade beansprucht, der gewöhnlich außer Verhältnis steht mit den Mitteln der Einzelnen, oder der für andere Zwecke bestehenden Corporationen.

Aber auch Vereine werden sich selbst für Linien, deren Ertragsfähigkeit man voraussehen glaubt, nur mit Mühe zusammenbringen lassen, wenn den Mitgliedern, abgesehen von der Sicherung ihres Capitals, nicht auch ein der landesüblichen Verzinsung wenigst nahe kommender Ertrag in bestimmter Aussicht steht. Die Erfahrungen der ersten Jahrzehnte des Bahnbaues haben die Privatindustrie abge-

schreckt, sich demselben ohne verlässige Cautelen hinzugeben. Hier liegt es nun in der Aufgabe des Staates, seine Macht zu gebrauchen und dem zaghaften Capitale durch seine Unterstützung Zug und Unternehmungsg Geist zu verleihen. Es ist hier nicht von Gnadengeschenken die Rede, vielmehr handelt es sich um die Erfüllung staatlicher Aufgaben und wenn diese durch einzelne Staatsangehörige übernommen werden wollen, so sind die Opfer, welche der Staat hierbei bringt, im Interesse Aller, sonach keine Bevorzugung Einzelner. Das ist die rechtliche Seite der Sache; sie hat aber auch eine finanzielle, eine politische. Der Staat hätte bei eigenem Bau entweder die Mittel der Staatscasse bedeutend angreifen, oder aber, was fast immer der Fall sein wird, große Anleihen aufnehmen, die Steuerzahler zu deren Verzinsung und Tilgung heranziehen müssen, in vielen Fällen aber aus früher angegebenen Umständen keine entsprechende Rente erzielt. Alle diese Anstrengungen, jedes größere Risiko vermeidet er, wenn er — und das ist die passendste Art Hilfe zu leisten — dem Privatcapitale einen mäßigen Zinsfuß garantirt.¹⁾ Gewöhnlich wird er wenig oder gar nichts darauf zu zahlen haben und muß er Daraufzahlungen leisten, die wohlgemerkt als bloße Vorschüsse unter günstigen Ertragsverhältnissen (öfters mit mäßigen Zinsen) zurückbezahlt werden müssen, so wird dieß doch in den wenigsten Fällen eine Vermehrung der Staatsschuld oder eine Steuererhöhung bewirken, während der Staatsbahnbau diese Folge fast regelmäßig äußern wird. Andererseits kann sich aber der Staat, abgesehen von vielen anderen Vortheilen²⁾, immerhin das Recht des einseitigen Ankaufes der Bahn nach einer gewissen Zeitdauer ausbedingen und haben auch die Staaten sich diese Gegengabe für die Zinsgarantie gewöhnlich gesichert, so daß sie eine Bahn mit bewährter Rentabilität an sich bringen können, falls sie glauben, ein solches Finanzgeschäft ohne Beeinträchtigung der Privatindustrie machen und in ihren Händen die frühere Ergiebigkeit bewahren zu können.³⁾

Die Form der Privatbahnen mit staatlicher Zinsgarantie kann als diejenige bezeichnet werden, welche sich in der Neuzeit der größten Beliebtheit erfreut, den Grundsätzen der Volkswirtschaft am meisten entspricht, am geeignetsten ist, das Eisenbahnetz eines Landes rasch zu entwickeln und all dieß ohne eine namhafte Inanspruchnahme der Staatsfinanzen.⁴⁾ Dieses System ist daher auch wohl das staatlich richtigste und dürfte, wenn auch in sich noch der Ausbildung fähig und bedürftig, doch immer allgemeiner zur Anerkennung und Annahme gelangen.⁵⁾

Anhangsweise soll nur bemerkt werden, daß Zinsengarantien mit fester Vorausbestimmung ihres Eintrittes und ihrer Schranken vereinbart werden müssen, wenn nicht, wie es neueste Vorgänge in Oesterreich bewiesen haben, durch ausbrechende Streitigkeiten der Credit einer Unternehmung, damit aber auch der Staatscredit selbst in Frage gestellt werden soll. Der Begriff und Umfang des Anlagecapitals und aller derjenigen Ausgaben, welche als Betriebsausgaben von dem Rohertrage abzuziehen sind, muß schon von Anfang an außer allem Zweifel gestellt sein, damit die Höhe des Reinertrages und die Frage, ob und welche Zinszuschüsse zu leisten seien, nie zum Gegenstande langwieriger und sehr fataler Unterhandlungen zwischen Regierung und Bahnverwaltung werden müssen. 6)

Das Zinsversprechen bildet übrigens für den Staat eine Verbindlichkeit, welche nach gewöhnlichem Civilrechte zu beurtheilen ist, da sie mit den Hoheitsrechten desselben nicht zusammenhängt, sondern sich lediglich auf Vertrag gründet, und daher nöthigenfalls auf dem gerichtlichen Wege geltend gemacht werden kann. 7)

1) Die Zinsgarantie wird der Betheiligung des Staates mit einem Bruchtheile des Capitals noch vorzuziehen sein, weil bei jener das Risiko für den Staat geringer und die Sicherheit für das Privatcapital größer ist. Ueber die verschiedenen Betheiligungsweisen des Staates an den Privateisenbahnen vergl. namentlich Knies I. c. S. 54 ff., der die einfache Zinsgarantie als den besten Nothbehelf erklärt, indem die Capitalien hier zu einem etwas niedrigeren Zinsfuße erhalten werden, als gewöhnlich für die einfache Staatsanleihe dargeboten werden muß. — S. auch D. E.-B.-Z. Jahrg. 1863. S. 89 f.

Die americanische Bundes- wie Einzelstaatsregierung unterstützt den Bau der Eisenbahnen nicht nur durch bedeutende Landstiftungen (meistens die Hälfte alles öffentlichen Landes bis zu 6 Meilen auf beiden Seiten der Bahnlinien), sondern auch durch Garantie für Schulden der Bahn zc. D. E.-B.-Z. 1862. Seite 390.

2) Oesters bedingt sich der Staat auch einen (gewöhnlich progressiven) Antheil an der Rente, wenn dieselbe einen gewissen Procentsatz übersteigt (sog. partielle Zinsgarantie), so z. B. bei den bayer. Ostbahnen, wenn dieselben mehr als 5½ Prozent ertragen. Hat auch die Betheiligung des Staates an den finanziellen Vorteilen einer von ihm unterstützten Unternehmung an sich nichts unbilliges, so wird doch das System der Partialen in der Regel die Herbeiziehung des Privatcapitals, was ja der Zweck der Staatsunterstützung sein soll, wesentlich erschweren, weil die Aussichten auf Dividenden verringert werden. Siehe auch Knies I. c. Seite 57.

3) Alle die verschiedenen Gegenleistungen, welche sich der Staat bei der Zinsgarantie bedingt, machen diese allerdings zu einem kostbaren Geschenke und werden

sie daher auch nur für solche Unternehmungen wünschenswerth erscheinen lassen, welche wirklich nicht entstehen oder bestehen können ohne Staatsunterstützung.

4) Preußen hatte Ende 1863 ein Capital garantirt von 140,590,000 Rthlrn., mit einer jährlichen Zinssumme von 5,187,850 Rthlr. und bis dahin im Ganzen Zuschüsse geleistet 7,208,989 Rthlr., die Extradividende des Staates betrug aber in der gleichen Zeit 9,479,189 Rthlr.; so daß sich noch eine Mehreinnahme von über 2¼ Mill. Rthlr. herstellt. Centralblatt Jahrg. IV Nr. 3.

5) D. G.-V.-Z. v. 1863 S. 90. 1862 S. 429 f.

6) Die Concession für die Siebenbürger Eisenbahn soll die Bestimmung aufnehmen, daß der allenfalls zu zahlende Zuschuß über vorausgegangene Prüfung der vorzuliegenden documentären Jahresrechnungen drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen sei. Zulässigkeit von früheren Theilzahlungen vorbehaltlich seinerzeitiger Abrechnung ist vorgesehen. Der Anspruch auf Zuschußleistung ist längstens intra annum nach Ablauf des Betriebsjahres zu erheben, sonst ist er erloschen. Der Zuschuß des Staates ist nur ein mit 4% verzinslicher Vorschuß, der zurückzahlen kommt. Die Einkommensteuer und die Couponsstempelgebühren dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabeposten eingestellt werden. Centralblatt f. G. u. D. in Oesterr. III. Jahrg. Nr. 49.

7) Dr. Michel nennt das Zinsversprechen mit Recht einen Versicherungs- oder Assuranzvertrag, indem der Staat die Gefahr eines Schadens des Unternehmers (der Nichtverzinsung seines Capitals) aus Gründen des allgemeinen Wohls gegen einen gewissen Preis auf sich nimmt. S. auch oben S. 20 Anm. 5. Daß diese Rechtsfrage nicht unpraktisch ist; erweist die österr. Literatur. S. Dr. Heinrich Jacques „die Rechtsverhältnisse der mit Zinsgarantie versehenen Eisenbahnactien-Gesellschaften und die österr. Eisenbahnpolitik“ und Dr. Michel „die rechtliche Natur der staatlichen Zinsgarantie“ im Centralblatt III. Nr. 43, 44, 46.

§. 26.

Der Eisenbahnbau in Collision mit andern öffentlichen Interessen.

Die Natur des Eisenbahnbaues bringt es mit sich, daß wie demselben manche Privatrechte aus höhern Rücksichten wenn auch gegen Entschädigung geopfert werden müssen, so auch gewisse öffentliche Rechtszustände eine Aenderung oder Beschränkung sich gefallen lassen müssen, weil die Erbauung der Eisenbahn staatlich wichtiger ist, als die unveränderte Aufrechterhaltung jener Zustände. Die Entschädigung wird hier dadurch geleistet, daß, soweit es angeht, eine bloße Abänderung auf Kosten der Eisenbahncasse einzutreten hat.

Wie für die Eisenbahn selbst, so hat der Staat auch die Pflicht, für die möglichste Schonung jener collidirenden Interessen zu sorgen und diese übt er am leichtesten dadurch aus, daß er sich die Detailpläne des Bahnunternehmens vorlegen läßt.

Die häufige Kreuzung öffentlicher Straßen und Gewässer

mit den Linien der Eisenbahnen erheischt viele Aenderungen und Verbesserungen. Die Verlegung und Correction derselben muß staatlich genehmigt werden. Wo anstatt des Staates eine kleinere Staatsabtheilung, wie der Kreis, District, die Gemeinde theilhaftig ist, da bedarf es zu solchen Abänderungen zunächst der Genehmigung der Kreis-, Districts-, Gemeindevertretung und der Staat tritt nur in soferne ein, als er das getroffene Abkommen als Curatelbehörde genehmigt oder aber im Nichteinigungsfall die Entscheidung trifft.

Die Vorlage der Detailpläne hat aber noch die weitere Bedeutung, daß der Staat in die Lage kommt, sich über gehörige Anschlüsse an andere Bahnen oder Communicationsmittel, über eine passende Geleisweite zum Behufe des Wagenübergangs, zweckmäßige Führung der Linie, Sicherheit des Baues, endlich über die Ausdehnung, in welcher er das Zwangsenteignungsrecht zu verleißen hat, genügende Ueberzeugung verschaffen kann. ¹⁾

Der Eisenbahncasse wird billiger Weise nicht blos die einmalige Abänderung und anderweite Wiederherstellung der collidirenden öffentlichen Zustände, sondern auch die fernere Uebernahme der Erschwernisse (vermehrte Unterhaltungslast) aufgebürdet werden können, welche als eine Folge des Bahnbauens sich herausstellen, wie z. B. die Unterhaltung von Brücken, Durchlässen, Sicherheitsgeländern, welche vor dem Bahnbau nicht erforderlich waren. ²⁾ Daß man den Eisenbahnen auch die Kosten der Verbindung von Städten und Dörfern mit den Stationen zumuthe, erscheint unbillig, weil es Sache jener Corporationen ist, sich die Vortheile der Eisenbahn zugänglich zu machen, die hier in keiner Weise bestehende Rechtszustände verletzt hat. ³⁾

1) cf. preuß. Ges. S. 4, österr. B. S. 10a, bayer. B. S. 10 Ziff. 1.

2) Nach dem Eisenbahngesetze von Massachusetts muß die Gesellschaft alle Brücken in gutem Stand erhalten, welche sie über oder unter einer Straße, einem Kanal &c. anzulegen hatte. C.-Z. 1862 S. 655. Das preuß. Gesetz S. 14 verpflichtet die Unternehmer „zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluths-Anlagen &c. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benützung ihrer Grundstücke gesichert werden.“ Dieselbe Verpflichtung wird jedenfalls und um so mehr den öffentlichen Interessen gegenüber aufrecht erhalten. Die österr. und bayer. Verordnung befaßt sich nur mit den öffentlichen Communicationen als solchen, welche auch allein Gegenstand des öffentlichen Rechtes sein können. Während aber die österr. Verordnung S. 10e ungeweihtig den im Texte aufgestellten Grundsatz sanctionirt, daß die Eisenbahncasse blos die Erschwernisse in der Unterhaltung zu übernehmen hat,

ist in der bayer. Verordnung der unglückliche Ausdruck gewählt worden, daß die geänderte Communication im Umfange des Bahneigenthums zu unterhalten sei. Da der Begriff „Bahneigenthum“ je nach der Verschiedenheit des Standpunktes bald als „Bahnkörper“, bald als „das gesammte erworbene Gesellschaftseigenthum“ geudeutet wird, so ergeben sich hieraus denkbarer Weise viele Collisionen, deren Entscheidung nach Art der letztern Deutung die Eisenbahnen in der unbilligsten Weise belasten würde, da alle Straßenverlegungen die Erwerbung der erforderlichen Grundflächen voraussetzen.

3) Die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn in Sachsen hat z. B. die Straßenverbindungen nach Bahnhöfen oder Haltestellen herzustellen und zu unterhalten. D. C.-B.-Z. 1861. S. 513.

§. 27.

Vorbehalte des Staates zu Gunsten anderer Staatsanstalten (gegenüber dem Eisenbahnbau).

Wo Eisenbahnen auftreten, da verlangt der Verkehr neben dem Transport von Personen und Sachen auch die raschere Mittheilung des Gedankens durch Post und Telegraph. Der Staat, welcher über der Förderung eines allgemeinen Zweckes nicht die der übrigen vernachlässigen darf, wird diesem öffentlichen Bedürfnisse dadurch gerecht, daß er mit der Begründung von Eisenbahnen gleichzeitig für diese zwei andern Verkehrsmittel Vorkehrung trifft und dieß äußert sich schon beim Baue der Eisenbahnen.

Die Privatunternehmer werden namentlich verpflichtet, die Errichtung einer Staats-Telegraphenleitung längs der Eisenbahnen auf ihrem Grund und Boden, oder die Benützung ihrer allfälligen eigenen Telegraphen-Einrichtungen unentgeltlich zu gestatten.¹⁾

Ebenso verlangt der Staat von den Unternehmern, daß für Herstellung ordentlicher Postlokale in den Stationen gesorgt, manchmal auch, daß Bahnpostwägen von den Gesellschaften angeschafft werden.²⁾

An den Eisenbahnverkehr schließt sich naturgemäß auch die Zoll-Controle des Staates an und beim Uebergange in's Ausland auch die Paßrevision, wo immer diese lästige und zwecklose Maßregel noch besteht. Der Staat wird daher auch den Eisenbahnunternehmer anhalten, für entsprechend gelegene und gebaute Zoll- und Paßlokale Sorge zu tragen und letzterer wird dieß deshalb weniger drückend empfinden, da, so lange diese Erschwernisse des allgemeinen Verkehrs Seitens des Staates nicht beseitigt werden können, des Unternehmers eigenes Interesse darauf hinweist, die bezüglichen Manipulationen für den Verkehr so bequem und prompt als nur immer möglich zu gestalten. Alle diese Auflagen sollten aber mit einem wirklichen Erfasse der Selbstkosten verbunden sein.

1) Während die österr. Verordn. (§. 10 lit. h) dem Staate dieses alternative Recht einräumt, beschränkt sich die bay. Verordn. (§. 10 Ziff. 4) auf die erst-erwähnte Befugniß. Durch Concessionsurkunde vom 3. Jan. 1862 wurden jedoch die bay. Ostbahnen verpflichtet, ihre Bahn-telegraphen zur unentgeltlichen Beförderung von Staatsbefehlen soweit benützen zu lassen, als dieselben nicht für den Bahndienst in Anspruch genommen sind; ferner ihre neuen Telegraphenleitungen so herzustellen, daß dieselben erforderlichen Falls auch zur Anlegung von Drähten für den Staats-telegraphen benützt werden können; die Leitung von Staats-telegraphen auf dem Bahneigenthume unentgeltlich zu gestatten, die nöthigen Lokale gegen einen voraus bestimmten Mietzins zu stellen, die Leitungen durch ihre Bahnwärter unentgeltlich bewachen zu lassen und dem comittirten Staats-telegraphenpersonal jederzeit freie Fahrt zu gestatten. Das schweizer. Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 verpflichtet die Eisenbahnverwaltungen, die Herstellung der Telegraphenlinien längs der Eisenbahnlinie zu gestatten, dabei und bei größern Reparaturen die dießfalligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten und kleinere Reparaturen durch das Bahnpersonal selbst besorgen zu lassen, wobei das hiezu nöthige Material jedoch von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist.

2) So sind die bay. Ostbahnen durch Concessionsurkunde vom 3. Januar 1862 verpflichtet worden, an jeder Eisenbahnstation für die Ausübung des Postdienstes auf Verlangen ein entsprechendes Postlokal gegen einen Mietzins von 12 fr. pr. Quadratfuß zu überlassen und zu unterhalten. — Ueber die Beförderung der Post siehe das Entsprechende im folgenden Abschnitt unter §. 36.

§. 28.

Die staatliche Aufsicht über den Angriff, den Fortgang und die Vollendung des Baues.

Der Staat gewinnt mit der Concessionirung einer Eisenbahn ein Interesse an der beschleunigten Ausführung derselben, denn in jenem Verwaltungsakte liegt der Ausspruch, daß es sich um eine Angelegenheit des allgemeinen Wohles handle, dessen Förderung in der Aufgabe des Staates an und für sich schon gelegen ist. Es kann dem Staate daher auch nicht gleichgiltig bleiben, welche Zeit und welche Energie auf einen öffentlichen Bau von solcher Bedeutung verwendet werde. Aber nicht bloß die Sache selbst heischt förderlichen Baubetrieb, sondern auch die Rücksichten auf die von den Bahnliesen durchzogenen Landschaften, welche während des Bahnbaues in vielfacher Hinsicht in ihren Verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnissen gestört werden.

Deßhalb sorgen auch die Gesetze¹⁾ und Concessionsurkunden für bestimmte Termine, in welchen Theile des Baues oder der Gesamtbau angefangen, fortgeführt und zur Vollendung gebracht werden muß. Für die Einhaltung derselben werden öfters Bürgschaften²⁾ verlangt,

bei Nichteinhaltung kann bald Erlöschen der Concession³⁾, bald sogar öffentliche Versteigerung der Anlage an einen andern Bauherrn für Rechnung der Gesellschaft zu gewärtigen sein.⁴⁾

Das eigene Interesse der Concessionäre wird allerdings schon selbst einen förderlichen Baubetrieb verlangen. Es können jedoch z. B. Geld-Calamitäten eintreten, welche die Bauausführung verhindern. Davon darf aber ein einmal im öffentlichen Interesse begonnener Bau nicht abhängig gemacht werden, sondern der Staat muß alsdann entweder andere Unternehmer auffuchen, oder den Bau auf Staatskosten ausführen.⁵⁾

Sind jedoch solche Hindernisse eingetreten, welche der Unternehmer nicht verschuldet hat und deren augenblickliche Beseitigung außer der Macht irgend eines Unternehmers oder des Staates selbst liegt, z. B. Krieg, Ueberschwemmungen, ungünstige Baujahre u. c., so wird der Staat von dem äußersten Rechte nie Gebrauch machen, da dessen Ausübung den Bau nur noch mehr verzögern könnte.⁶⁾

1) Nach dem schweizer. Bundesgesetz vom 28. Heumonate 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen muß die Concession eine Frist für den Beginn der Erarbeiten enthalten und Ausweis über die gehörige Fortführung verlangen. D. G.-B.-Z. v. 1862 S. 103.

2) Preuß. Eisenbahngesetz §. 21.

3) Oesterr. Verordng. §. 11 b, bayer. Verordng. §. 12 b.

4) Preuß. Gesetz l. c. Dem Antrage auf Versteigerung muß jedoch die Bestimmung einer schließlichen Frist von 6 Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen. cf. Bessel und Kühlwetter l. c. §. 79, welche sich gegen dieses dem Handelsministerium eingeräumte Verkaufsrecht aussprechen und die Nichteinhaltung der Baufristen blos mit Concessionsentziehung bestraft sehen möchten. Die Concessionsbedingungen für das „erste russische Eisenbahnnetz“ §. 27 schreiben vor, daß die Gesellschaft bei Nichteinhaltung der für Vollendung der Bahnen festgesetzten Frist — Fälle höherer Gewalt ausgenommen — das Eigenthum des erworbenen Grund und Bodens, der ausgeführten Bauten und gelieferten Materialien selbst derjenigen Bahnstrecken an den Staat verliert, welche vollendet und in Betrieb gesetzt wären. Die Regierung hat jedoch die Verbindlichkeit, jede Linie für sich nach den gegenwärtigen Concessionsbedingungen in Versteigerung zu bringen und der Gesellschaft bleibt für ihre Entschädigung die Wahl, entweder den Kaufpreis, wenn sich ein Käufer findet, an sich zu ziehen, oder von der Regierung für die Dauer der Concession die Zinsen zu 5% der vom Staate garantirten Summen für die vollendeten Strecken zu empfangen, welche Zinsen ihr verabfolgt werden, selbst wenn kein Käufer sich für die Bahnen finden sollte. D. G.-B.-Z. 1864 S. 77.

5) cf. österr. Verordng. l. c.

6) cf. österr. u. bayer. Verordng. l. cit.

§. 29.

Polizeiliche Aufsicht über die Bauten und Bauarbeiter.

Durch die zur Herstellung einer Eisenbahn erforderlichen Bauten und die Ansammlung einer bedeutenden Anzahl von Arbeitern kann die öffentliche Sicherheit und Wohlfahrt in mannigfacher Weise bedroht werden. Man denke an Unterbrechungen von Communicationen, Veränderungen des Laufes von Flüssen und Bächen, Felsprengungen, Eröffnung von Riesgruben und Steinbrüchen an Wegen und Stegen, dann an die Gefahren, welche durch eine schlecht disciplinirte und überwachte Arbeitertruppe für die Bevölkerung der betroffenen Landstriche entstehen können.

Obwohl für solche Möglichkeiten die allgemeine Polizeigewalt des Staates vorhanden und die Polizeibehörden desselben berufen sind, das Entsprechende anzuordnen, so hat man sich doch vielfach veranlaßt gesehen, für diese Fälle allgemeine oder durch die Concessionsurkunden speziell gegebene Bestimmungen zu erlassen.¹⁾

Unverkennbar ist auch hier wieder der mächtigste Hebel der Ordnung das Interesse des Bauherrn selbst. Er wird Störungen der öffentlichen Zustände wie derjenigen von Privaten schon um deswillen zu vermeiden suchen, um nicht in Collision mit den öffentlichen Behörden oder in Rechtsstreite mit den Betheiligten verwickelt und dadurch im Fortschritte seines Baues oder doch in seinen Finanzen beeinträchtigt zu werden.

Da aber ein Eisenbahnbau ohne alle Unterbrechung und Veränderung der bisherigen Zustände und also auch ohne unangenehme, wenn auch vorübergehende Polizeimaßregeln nicht gedacht werden kann, so bedarf der Unternehmer in demselben Maße des staatlichen Polizeischutzes, wie jene collidirenden Interessen und dieser Schutz muß ihm um deswillen zu Theil werden, weil er zur Ausübung eines staatlichen Rechtes berufen worden ist.

Als Grundsatz ergibt sich hienach, daß der Staat die Ausführung des Baues in bestimmtester Weise unterstützen, zugleich aber auch dafür sorgen muß, daß die bestehenden Zustände so wenig als nur immer möglich gestört oder verändert werden.

1) So verpflichtet die österr. Verordnung, §. 10 lit. a den Unternehmer zu den allgemeinen Bau- sowie den ihm ertheilten besondern Vorschriften, wozu insbesondere die Vorsichtsmaßregeln gegen Feuergefährdung oder sonstige Beschädigungen zc. gerechnet

werden; lit. d. bürbet ihm eine angemessene Einfriedigung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnung der Behörden auf, wenn die Eisenbahn über eine öffentliche Communication oder diese über die Eisenbahn führt.

Die bay. Verordnung S. 10 Ziff. 1 verpflichtet den Unternehmer gleichfalls, neben den allgemeinen Bauvorschriften alle besondern Vorschriften genau zu vollziehen, welche zur Sicherung der Bahn und des Publikums während der Bauführung oder später für nothwendig erachtet werden. Nach Ziff. 2 *ibid.* haben die Unternehmer für die angemessene Unterbringung und Verpflegung erkrankter oder verunglückter Arbeiter, z. B. durch einen Sicherungsverband, durch Regulirung von Krankenhausbeträgen u. s. w. zu sorgen und die Kosten für außerordentliche polizeiliche Aufsicht und ungewöhnlich vermehrte ärztliche Visitation nach Festsetzung der Polizeibehörden zu übernehmen.

II. Abschnitt.

Die Politik des Staates im Verhältnisse zum Eisenbahnbetriebe.

§. 30.

Allgemeine Gesichtspunkte.

Der Bau verhält sich zum Betriebe einer Eisenbahn wie das Mittel zum Zwecke. Das Hoheitsrecht des Staates tritt daher letzterem in potenzirter Weise gegenüber, da es sich jetzt darum handelt, den staatlichen Beruf der Eisenbahn für das Gesamtwohl zu verwirklichen. Ohne alle Leitung und Aufsicht Seitens des Staates würde dieser Beruf nur sehr unvollkommen erfüllt werden. Denn das eigene Interesse eines einsichtigen Privatunternehmers, der Ehrgeiz eines Staatsbahnverwalters weist diese allerdings auf richtige Würdigung des wirthschaftlichen Lebens und Strebens eines Volkes. Aber wir haben gesehen, daß die Eisenbahnen auf ihren wirthschaftlichen Beruf nicht beschränkt sind, sondern in den verschiedensten Richtungen dem Staatszwecke dienen. Die Culturpolitik, die Interessen der Landesverteidigung &c. liegen dem Privatunternehmer, ebenso aber auch dem Verwalter einer Staatsbahn zunächst ferne, wenn letzterer — was kein Tadel ist — darauf erpicht ist, mit einer guten Rente zu glänzen. Deshalb muß hier der Staat mit seiner ihm eigenthümlichen Aufgabe eintreten, allen Einseitigkeiten im Interesse des Gesamtwohls die Waage zu halten. ¹⁾

Dieses Verhältniß soll aber keineswegs zu einer Bevormundung werden. Würde man die Thätigkeit einer Bahnverwaltung unter den beständigen Druck der Staatsmaschine stellen, so würde an die Stelle freudigen, selbstbewußten Schaffens sehr bald eine energielose Gleichgültigkeit treten, gewiß nicht zum Wohle des Ganzen. Der Staat verunehrt sich durch die Beschäftigung eines Vormundes — Minder-

jährige sind keine Staatsbürger —, er soll nur die gesetzlichen Schranken ziehen, innerhalb welcher die freie Entwicklung und Selbstbestimmung sich entfalten kann.

Wir haben nun im Einzelnen das Interesse zu verfolgen, das der Staat an dem Betriebe der Eisenbahnen zu nehmen hat und nimmt, und werden diese Betrachtungen an die Frage knüpfen, wann der Betrieb zu beginnen habe, mit welchen Mitteln, auf welche Weise, zu welchen Preisen zu betreiben und wie der Betrieb zu schützen und zu bewahren sei.

Hieran reiht sich noch eine Untersuchung über die Vorbehalte, welche der Staat zu Gunsten anderer Staatsanstalten dem Betriebe der Eisenbahnen gegenüber zu machen hat. Diese Betrachtungen haben gleiche Bedeutung für Staats-, wie für Privatbahnen, denn beide sollen dem gleichen Zwecke dienen und die Natur einer Bahnverwaltung bringt es mit sich, daß wenn auch Seitens des Staates bestellt, dieselbe doch gegenüber den allgemeinen Behörden des Staates eine gesonderte Stellung mit speziellen Zwecken einnimmt, die — sich ganz allein überlassen — ebenso sehr von der allgemeinen Aufgabe des Staates sich entfernen würde, wie unter dieser Voraussetzung jede Privatbahnverwaltung.

1) „Ein so mächtiges Bindemittel für den geistigen und materiellen Verkehr unter den Menschen, wie es die Eisenbahnen sind, darf auch, wenn es nicht den staatlichen Verband selbst gefährden will, nicht von den ethischen Grundlagen des letzteren abgelöst und ausschließlich der durch Sonderinteressen bestimmten Leitung einzelner Privaten anheimgegeben werden.“ Vogt a. a. O. S. 29.

§. 31.

Betriebsöffnung.

Das Streben, eine Bahn sobald als nur immer thunlich dem Betriebe zu übergeben, ist in der Natur der Sache begründet, da hierbei nicht blos der Ehrgeiz des Unternehmers, sondern auch das Selbstinteresse der Unternehmung wesentlich beteiligt ist.

Auf der andern Seite drohen aus vorschnellen Eröffnungen der allgemeinen Sicherheit große Gefahren: Dammrutschungen, unzulängliche Absperrung und Ueberwachung der Bahnübergänge, Mängel in den Signalvorrichtungen u. dergl. mehr bereiten dem öffentlichen Verkehr tausendfache Gefahren.

Der Staat soll für die Fernhaltung solcher Gefahren Sorge tragen, soweit dieß nach menschlicher Voraussicht möglich ist. Ganz

gleichgültig ist auch hier, ob die Bahn in den Händen einer Staatsbehörde oder einer Privatunternehmung ist. Beispiele haben bewiesen, daß auch in jenen Fällen der Antrieb besteht, so schnell als möglich zu eröffnen. Diesem Antriebe steht zwar allerdings in jedem Fall das Bedenken entgegen, daß Eisenbahnunfälle den Credit und die Cassen der Unternehmung erschüttern können; aber was der Mensch wünscht, das glaubt er und in jenen Fällen ist eine Täuschung sehr möglich, weil man sich ihr bei etwas sanquinischer Gemüthsverfassung sehr gerne hingibt.

Damit ist aber nicht gemeint, daß der letzte Nagel in einer Bahn eingeschlagen, dieselbe fix und fertig sein müsse, bevor sie eröffnet werden dürfe. Eine solche Praxis würde nicht blos unnöthiger Weise das Interesse der Unternehmung sehr beschädigen, sondern auch dem Verkehre unverzeihliche Verzögerungen verursachen. Es gilt lediglich zu untersuchen, ob die Eröffnung einer Bahnstrecke ungefährlich erscheint. Die verschiedenen Staaten haben gewöhnlich schon in den Eisenbahngesetzen und Verordnungen sich das Recht vorbehalten, über die Betriebseröffnung einer Linie zu entscheiden.

Nach dem schweizer. Bundesgesetze vom 28. Juli 1852 darf keine Linie ohne Untersuchung und Genehmigung der betreffenden Cantonsregierung dem Betriebe übergeben werden. ¹⁾

In Preußen darf eine Bahn dem Verkehre nicht eher eröffnet werden als, nach vorgängiger Revision der Anlage, vor der Regierung die Genehmigung dazu erteilt worden. ²⁾

In Bayern ist vor Eröffnung der Fahrten die Genehmigung des k. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu erwirken. ³⁾ Hier ist es natürlich der Regierung anheimgegeben, ob sie sich von der Betriebsfähigkeit vorher eigene Ueberzeugung verschaffen, oder der Vorsicht und Gewissenhaftigkeit der Unternehmung vertrauen will. ⁴⁾ Das Erstere dürfte, wenn mit Mäßigung geübt, sowohl dem Interesse einer tüchtigen Bauführung mehr entsprechen, weil es ihre Verantwortlichkeit erleichtert, als auch dem des Staates, da es ihm den Vorwurf erspart, er habe seine Aufsichtspflichten vernachlässiget.

Auch abgesehen von solchen ausdrücklichen Gesetzesbestimmungen scheint übrigens dem Staate das Recht nicht abgesprochen werden zu können, über die Betriebseröffnung zu entscheiden. Denn darin liegt eigentlich erst die Erklärung, daß eine Communication eine öffentliche

werde, welche Erklärung nur von dem Staate ausgehen kann. Ebenso kann es ihm auch nicht benommen werden, aus öffentlichen Rücksichten den öffentlichen Verkehr auch wieder einzustellen. Daß aber in beiden Fällen erworbene Rechte nicht gekränkt und gegebenen Falls entschädigt werden müssen, leidet nach den früheren Erörterungen keinen Zweifel.

Von der Eröffnung einer Bahn für den öffentlichen Verkehr verschieden ist natürlich das Befahren derselben mit Material- und Arbeitszügen lediglich zum Zwecke des Baues und der Instandsetzung derselben. Diese Befugniß liegt schon in der Concession zum Baue und verpflichtet den Unternehmer nur zur Ergreifung umfassender Vorichtsmaßregeln.⁴⁾

1) D. G.-B.-B. von 1861. S. 222.

2) Preuß. Ges. S. 22.

3) Bayer. Verordnung S. 10 Ziff. 5 lit. a.

4) Der Fall ist von demjenigen verschieden, wo eine Eisenbahn mit Ausschluß der Oeffentlichkeit bloß private Zwecke des Eigenthümers betriebigen soll, wofür die österr. und bayer. Verordn. S. 1 und S. 15 eine gewöhnliche baupolizeiliche Genehmigung verlangen.

Das Befahren einer nicht eröffneten, aber für die Oeffentlichkeit bestimmten Bahn mit Arbeits- und Materialzügen geschieht nicht um eines Privatwedes willen, sondern zum Behufe der Herstellung und Instandsetzung einer öffentlichen Verkehrsanstalt. Deshalb gehört hiezu auch weiter nichts als die Bauconcession.

§. 32.

Die Transportmittel.

Die Fortschritte der Technik, die Bedürfnisse des großen Verkehrs, die Concurrenzen sind die besten Regulatoren für die Sicherheit und Zweckmäßigkeit der Betriebsmittel.

Während früher namentlich die deutschen Bahnen so ziemlich jede nach ihrer Liebhaberei sich ein Wagensystem herausuchten und mit der lieben Gewohnheit zu bewahren suchten, hat sich namentlich in den letzten Jahren überall die Nothwendigkeit zu erkennen gegeben, in der Construction der Wagen die Sondergelüste zu überwinden und übereinstimmende Verhältnisse anzunehmen. Der directe Verkehr mit Wagenübergang verlangt aber nicht bloß Gleichartigkeit der Construction, sondern das Abfertigungs-System in Wagenlabungen auch eine möglichste Uebereinstimmung in der Tragfähigkeit der Wagen. So war man in manchen Staaten genöthigt, ein veraltetes

Buffer-System, einen Wagenpart von geringer Tragfähigkeit mit großen Kosten nach den neueren Principien umzugestalten, um nicht von dem großen Verkehre, oder doch von der vollen Ausbeute desselben ausgeschlossen zu werden.

Es ist dieß ein ähnlicher Fall, wie die Umgestaltung eines Schienengeleises mit abweichender Spurbreite, welche z. B. dem Großherzogthume Baden Millionen gekostet hat.

Um solche Calamitäten zu vermeiden, würde sich die Aufstellung eines einheitlichen Systems empfehlen, dessen Annahme dann jeder neuen Bahnunternehmung zur Auflage zu machen wäre. Dieß müßte in Deutschland von dem deutschen Eisenbahnvereine ausgehen und die Sanction der Regierungen erhalten.

Wie die Sache jetzt liegt, wird allerdings jede Bahnverwaltung bestrebt sein, sich den unmittelbar anschließenden Bahnen thunlichst anzupassen; aber man wird trotzdem innerhalb des deutschen Eisenbahnvereines immer noch auf mehrere Systeme stoßen, welche den allgemeinen Wagenübergang und die Gleichheit der Manipulationen (verschiedene Pufferstellung, Bremseinrichtungen u. u.) wenigstens sehr erschweren. Der Kostenpunkt wird der völligen Uebereinstimmung am meisten im Wege stehen und wäre es daher gerade Sache der Regierungen, auf das angeedeutete Ziel hinzustreben und darnach alle ferneren Concessionen einzurichten. ¹⁾

Ebenso wichtig wie die Construction der Betriebsmittel, ist auch deren Sicherheit. Aber hier ist das Interesse der Bahnverwaltung immer identisch mit dem des Publikums und des obsorgenden Staates, so daß der Vorbehalt einer allgemeinen Controlle Seitens des letzteren überall genügen wird. ²⁾ Die Kesselproben z. B., die entweder in allgemeinen Landesverordnungen oder in speciellen Verfügungen für die Eisenbahnen vorgeschrieben sind, würden sich auch ohne den Zutritt des Staates Seitens der Bahnverwaltungen nicht umgehen lassen.

Was die Bequemlichkeit der Personenwagen anlangt, so ist diese auf den verschiedenen Bahnen allerdings eine sehr verschiedene und läßt auf manchen (z. B. den französischen) zu wünschen übrig. Eine wirkliche Vernachlässigung dieser Rücksicht, sowie derjenigen auf die Gesundheit der Passagiere ist jedoch nur in den letzteren Classen zu befürchten, da die höheren Preise der ersteren Classen sich nur auf unzweifelhafte Annehmlichkeiten begründen lassen. Die dritte und vierte Classe bot aber auch in der That in den Anfängen des Eisenbahn-

sie daher auch nur für solche Unternehmungen wünschenswerth erscheinen lassen, welche wirklich nicht entstehen oder bestehen können ohne Staatsunterstützung.

4) Preußen hatte Ende 1863 ein Capital garantirt von 140,590,000 Rthlrn., mit einer jährlichen Zinssumme von 5,187,850 Rthlr. und bis dahin im Ganzen Zuschüsse geleistet 7,208,989 Rthlr., die Extrabildende des Staates betrug aber in der gleichen Zeit 9,479,189 Rthlr.; so daß sich noch eine Mehreinnahme von über $2\frac{1}{4}$ Mill. Rthlr. herausstellt. Centralblatt Jahrg. IV Nr. 3.

5) D. G.-B.-Z. v. 1863 S. 90. 1862 S. 429 f.

6) Die Concession für die Siebenbürger Eisenbahn soll die Bestimmung aufnehmen, daß der allenfalls zu zahlende Zuschuß über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentären Jahresrechnungen drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen sei. Zulässigkeit von früheren Theilzahlungen vorbehaltlich seinerzeitiger Abrechnung ist vorgesehen. Der Anspruch auf Zuschußleistung ist längstens intra annum nach Ablauf des Betriebsjahres zu erheben, sonst ist er erloschen. Der Zuschuß des Staates ist nur ein mit 4% verzinslicher Vorschuß, der zurückzuzahlen kommt. Die Einkommensteuer und die Couponsstempelgebühren dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabeiposten eingestellt werden. Centralblatt f. G. u. D. in Oesterr. III. Jahrg. Nr. 49.

7) Dr. Michel nennt das Zinsversprechen mit Recht einen Versicherungsvertrag oder Affecuranzvertrag, indem der Staat die Gefahr eines Schabens des Unternehmers (der Nichtverzinsung seines Capitals) aus Gründen des allgemeinen Wohls gegen einen gewissen Preis auf sich nimmt. S. auch oben S. 20 Anm. 5. Daß diese Rechtsfrage nicht unpractisch ist; erweist die österr. Literatur. S. Dr. Heintz Jacques „die Rechtsverhältnisse der mit Zinsengarantie versehenen Eisenbahnactien-Gesellschaften und die österr. Eisenbahnpolitik“ und Dr. Michel „die rechtliche Natur der staatlichen Zinsengarantie“ im Centralblatt III. Nr. 43, 44, 46.

§. 26.

Der Eisenbahnbau in Collision mit andern öffentlichen Interessen.

Die Natur des Eisenbahnbaues bringt es mit sich, daß wie demselben manche Privatrechte aus höhern Rücksichten wenn auch gegen Entschädigung geopfert werden müssen, so auch gewisse öffentliche Rechtszustände eine Aenderung oder Beschränkung sich gefallen lassen müssen, weil die Erbauung der Eisenbahn staatlich wichtiger ist, als die unveränderte Aufrechthaltung jener Zustände. Die Entschädigung wird hier dadurch geleistet, daß, soweit es angeht, eine bloße Abänderung auf Kosten der Eisenbahncasse einzutreten hat.

Wie für die Eisenbahn selbst, so hat der Staat auch die Pflicht, für die möglichste Schonung jener collidirenden Interessen zu sorgen und diese übt er am leichtesten dadurch aus, daß er sich die Detailpläne des Bahnunternehmens vorlegen läßt.

Die häufige Kreuzung öffentlicher Straßen und Gewässer

mit den Linien der Eisenbahnen erheischt viele Aenderungen und Verbesserungen. Die Verlegung und Correction derselben muß staatlich genehmigt werden. Wo anstatt des Staates eine kleinere Staatsabtheilung, wie der Kreis, District, die Gemeinde theilhaftig ist, da bedarf es zu solchen Aenderungen zunächst der Genehmigung der Kreis-, Districts-, Gemeindevertretung und der Staat tritt nur in soferne ein, als er das getroffene Abkommen als Curatelbehörde genehmigt oder aber im Nichteinigungs-falle Entscheidung trifft.

Die Vorlage der Detailpläne hat aber noch die weitere Bedeutung, daß der Staat in die Lage kömmt, sich über gehörige Anschlüsse an andere Bahnen oder Communicationsmittel, über eine passende Geleisweite zum Behufe des Wagenübergangs, zweckmäßige Führung der Linie, Sicherheit des Baues, endlich über die Ausdehnung, in welcher er das Zwangsenteignungsrecht zu verleißen hat, genügende Ueberzeugung verschaffen kann. ¹⁾

Der Eisenbahncasse wird billiger Weise nicht blos die einmalige Aenderung und anderweite Wiederherstellung der collidirenden öffentlichen Zustände, sondern auch die fernere Uebernahme der Erschwernisse (vermehrte Unterhaltungslast) aufgebürdet werden können, welche als eine Folge des Bahnbaues sich herausstellen, wie z. B. die Unterhaltung von Brücken, Durchlässen, Sicherheitsgeländern, welche vor dem Bahnbau nicht erforderlich waren. ²⁾ Daß man den Eisenbahnen auch die Kosten der Verbindung von Städten und Dörfern mit den Stationen zumuthe, erscheint unbillig, weil es Sache jener Corporationen ist, sich die Vortheile der Eisenbahn zugänglich zu machen, die hier in keiner Weise bestehende Rechtszustände verlegt hat. ³⁾

1) cf. preuß. Ges. S. 4, österr. B. S. 10a, bayer. B. S. 10 Ziff. 1.

2) Nach dem Eisenbahngesetze von Massachusetts muß die Gesellschaft alle Brücken in gutem Stand erhalten, welche sie über oder unter einer Straße, einem Kanal &c. anzulegen hatte. G.-Z. 1862 S. 655. Das preuß. Gesetz S. 14 verpflichtet die Unternehmer „zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Tristen, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluths-Anlagen &c. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benützung ihrer Grundstücke gesichert werden.“ Dieselbe Verpflichtung wird jeberfalls und um so mehr den öffentlichen Interessen gegenüber aufrecht erhalten. Die österr. und bayer. Verordnung befassen sich nur mit den öffentlichen Communicationen als solchen, welche auch allein Gegenstand des öffentlichen Rechtes sein können. Während aber die österr. Verordnung S. 10e unzweideutig den im Texte aufgestellten Grundsatz sanctionirt, daß die Eisenbahncasse blos die Erschwernisse in der Unterhaltung zu übernehmen hat,

gen, Züge theurer Gattung zu wählen und dadurch den Mittel- und letzten Stand in eine Zwangslage versetzen. Eine englische Akte vom 9. August 1844 legte den Gesellschaften die Verpflichtung auf, von gewissen in der Akte bestimmten Tagen an jeden Wochentag wenigstens einen Train für Passagiere III. Classe über jeden Theil ihrer Eisenbahn, welche sie an diesem Tage überhaupt befahren, gehen zu lassen. Reyscher I. c. S. 248. Aber wir fragen: ist eine solche Vorschrift bei unsern heutigen Concurrnzverhältnissen noch am Platze? Werden sich Schnellzüge mit I. und II. oder nur I. Classe, Preisausschlag, Nichthalten an den kleineren Stationen, anders rentiren, als in weiser Beschränkung auf die Bedürfnisse des durchgehenden Verkehrs? Wird irgend eine Bahn aus der Beschränkung oder Beeinträchtigung des Lokalverkehrs sich irgend einen Nutzen versprechen? Steigert nicht erfahrungsgemäß die Herabsetzung der Transportpreise und die erleichterte Gelegenheit den Verkehr in progressiver Weise? Wir verweisen statt aller direkten Gegenbeweise auf die im vorigen Paragraph erwähnten günstigen Erfolge einer in Preußen unternommenen Wiedereinführung der IV. Wagenclasse.

Auch im Fahrplane wird daher vor Allem die freie Bewegung zu gewähren und ihr Erfolg abzuwarten, dann aber erst einzugreifen sein, wenn höhere staatliche Interessen dieß rechtfertigen.²⁾

1) So verpflichtet das preuß. Ges. S. 36 Ziff. 1 die Gesellschaft, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.

2) Der §. 1 und 2 der neueren Conzessionsurkunde f. d. bay. Ostbahnen vom 3. Januar 1862 schreibt eine Vereinbarung der Generaldirektion der k. Verkehrsanstalten und der Ostbahndirektion bezüglich des Fahrplans vor, welcher der Genehmigung des Handelsministeriums unterliegt. Nach demselben Paragraph wird die Staatsregierung nur dann eine positive Verfügung treffen, wenn sich die concessionirte Gesellschaft mit den angrenzenden Eisenbahnverwaltungen in Betreff der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse nicht vereinigen kann, oder wenn bei Einrichtung des Fahrplanes die Zwecke der Postanstalt nicht gehörig berücksichtigt werden. Dieser Vorschrift liegt eine richtige Sachanschauung zu Grunde. S. auch bay. Verordn. S. 10 Ziff. 7 u. österr. Verordn. S. 10 lit. g.

§. 34.

Die Betriebsordnung.

Die Betriebsordnung ist bestimmt, das Verhältniß der Eisenbahnanstalt zu dem verkehrenden Publikum in feste Formen zu bringen. Sie regelt den Transport von Per-

sonen, Gepäck, Gütern, Thieren und sonstigen Gegenständen, indem sie namentlich die Art der Uebernahme, der Beförderung, der Ablieferung, der gegenseitigen Haftbarkeit und die Preise bestimmt.

Ihre hauptsächlichsten Bestimmungen sind demnach civilrechtliche, weil sie zunächst die Vertragsverhältnisse zwischen der Transport-Anstalt und dem verkehrenden Publikum enthält. Da wohl allen Landesgesetzen die maßgebenden Grundsätze für den Transportvertrag zu entnehmen sind, so sollte man denken, daß die Staatsgewalt zunächst nicht veranlaßt sei, in diese Reglements maßgebend einzugreifen. Es wäre vielmehr natürlicher, dem Richter die Beurtheilung zu überlassen, ob sich die Transportanstalt im einzelnen Falle in den Grenzen der Gesetze gehalten habe. Dieß ist auch in vielen Beziehungen zulässig in Ländern, wo die Gesetzgebung selbst schon dem öffentlichen Interesse in ihren Bestimmungen über den Eisenbahntransport eine vorzügliche Rücksicht gewidmet und wie z. B. das deutsche Handelsgesetzbuch die Autonomie der Eisenbahnen in einer Weise beschränkt hat (Art. 423 ib.), wie dieß im sonstigen Rechtssysteme nicht die Regel bildet.

In den Ländern dieser Gesetzgebung hat das eigene Interesse der Eisenbahnen darauf hingewiesen, ihre Reglements diesen gesetzlichen Vorschriften genau anzupassen, da sie sonst Gefahr gelaufen, in jedem einzelnen Conflictsfalle vor Gericht zu unterliegen.

Wo dagegen die Gesetzgebung das hohe öffentliche Interesse der Eisenbahnen, als allgemeiner Verkehrsstraßen, noch nicht zum Gegenstande von Specialbestimmungen gemacht hat, da wird sich die Staatsgewalt nicht entschlagen können, selbst auf jene bloß civilrechtlichen Vereinbarungen einzuwirken, weil die Allgemeinheit und Gleichheit des Gebrauches eines Gemeingutes hievon abhängt.

Zimmerhin müssen die Betriebs-Ordnungen selbst in den Ländern einer vorgeschrittenen Gesetzgebung noch Bestimmungen aufnehmen, welche in den Civilgesetzen keinen Platz finden können, weil sie lediglich dem öffentlichen Rechte angehören.

Dahin zählt vor Allem der Tarif. Die relative Gleichheit desselben für Alle kann wohl ein Handelsgesetzbuch aussprechen und liegt auch diese Vorschrift implicite im A. 422 des deutschen Handelsgesetzbuches.

Die Höhe der Tarife, die Abstufung derselben nach Classen beruht dagegen auf nationalöconomischen, finanziellen und allgemein politischen Erwägungen und können die Tarife nicht in enge gesetzliche Formen

eingezwängt, sondern müssen der unaufhaltsam fortschreitenden Entwicklung des Verkehrs und Lebens angepaßt werden. Näheres hierüber unten in §. 35.

So enthält ferner jede Betriebsordnung eine Reihe von polizeilichen Bestimmungen, z. B. über den Transport von Leichen, feuergefährlichen Gegenständen, über die Ordnung und Polizei in den Stationen und Zügen, dann Vorschriften über den Postzwang, über Beobachtung der Zoll- und Steuerverhältnisse u. u. Alle diese Bestimmungen finden ihre Grundlage im öffentlichen Rechte, dessen Sicherung der Staat hier um so mehr in's Auge nehmen muß, als der Eisenbahntransport namentlich in die Post-, Zoll- und Steuerverhältnisse einen großartigen Umschwung bringt. ¹⁾

Wenn daher auch in den allgemeinen Eisenbahngesetzen und Verordnungen die Genehmigung der Staatsregierung für die Betriebsordnungen nicht speciell vorbehalten wurde ²⁾, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß der Staat eine solche aus öffentlichen Rücksichten auch ohne einen gesetzlichen Vorbehalt abändern könnte, denn dieses Rechtes kann der Staat durch Stillschweigen nicht verlustig gehen und wo Privatrechte gekränkt würden, da tritt die Entschädigungspflicht ein.

Ebenso ist es aber andererseits im eigenen Interesse der Eisenbahnen, nicht bloß ihre Betriebsordnungen diesen öffentlichen Rücksichten unterzuordnen — um Conflict mit der Staatsgewalt zu vermeiden — sondern auch gerade für die polizeilichen Theile die Staatsgenehmigung und damit den Staatsschutz zu erlangen.

1) Näheres unter §. 37.

2) Das preuß. Eisenbahngesetz behält dem Staate zwar die Genehmigung für das Reglement nicht ausdrücklich bevor, wahrt demselben aber in §. 46 ein allgemeines Aufsichtsrecht und in §. 49 das unbeschränkte Recht, später veränderte oder neue Bestimmungen zu erlassen. Die österr. Verordng. verpflichtet in §. 10 lit. f die Eisenbahnunternehmungen, bei dem Betriebe sich vollkommen nach den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu richten. Oesterreich hat selbst eine allgemeine Betriebsordnung erlassen (durch kaiserl. Verordng. vom 16. Nov. 1851). Die bay. Verordng. §. 10 Ziff. 5 verweist auf die allgemeinen polizeilichen und die besondern für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Anordnungen. Die bay. Bahnen unterlassen es bei Feststellung neuer Betriebsordnungen nie, der Genehmigung der Staatsregierung sich vorher zu versichern.

§. 35.

Die Tarife.

Der Schwerpunkt des Eisenbahnbetriebes liegt in der Tariffrage und diese ist zugleich die schwierigste. Kein Zweifel, daß

durch unglückliche Tarifbestimmungen einerseits eine Bahnunternehmung finanziell gefährdet, andererseits deren nationalöconomische und politische Bedeutung in Frage gestellt werden könne.

Darum haben sich auch Laien wie Sachverständige, Bahnverwaltungen wie Regierungen und Volksvertretungen vor Allem mit dieser Frage beschäftigt und doch ist vielleicht keine noch entfernter von einer vollkommen befriedigenden Lösung, als gerade diese. Die Schwierigkeit liegt darin, den Punkt zu erkennen und festzuhalten, wo die finanzielle Aufgabe der Bahnunternehmung zusammentrifft mit den Bedürfnissen der Volkswirtschaft des concreten Staates einerseits und des internationalen Verkehrs andererseits.

In den Eisenbahnen des Staates wie der Privaten steckt ein großes Bau- und Betriebscapital. Es hieße selbst auf Seite des Staates nicht politisch denken, wenn ihm die Verzinsung dieses Capitals als Regel ein nur ganz untergeordnetes Interesse einflößen würde. Denn er hat wohl immer Gläubiger und wenn er diese nicht durch erworbene Renten befriedigen kann, so muß er zu Steuererhöhungen greifen, welche Alle treffen, also auch solche, welche vielleicht weder unmittelbar noch mittelbar an den Vortheilen der Eisenbahn theilhaftig sind.

Deßhalb entfernt sich auch in dieser Frage sein Standpunkt in der Regel nicht von dem des Privatunternehmers. ¹⁾

Daß es allerdings Fälle gibt, wo der Staat aus höheren politischen Rücksichten und ohne Aussicht auf Rentabilität Bahnen baut und betreibt, das wurde schon oben in S. 24 angedeutet. Aber solche Ausnahmefälle bestätigen nur die Regel. — Zwischen diesen finanziellen Erwägungen und jenen Anforderungen des Verkehrs besteht aber, wie schon angedeutet, keineswegs ein unlöslicher Widerspruch, sondern es muß gerade die Aufgabe sein, die Formel zu finden, in welcher beide übereinstimmen.

Nicht hohe, sondern nur solche Tarife versprechen einen guten Ertrag, welche neben den finanziellen Aufgaben der Unternehmung den Bedürfnissen des Verkehrs thunlichste Rechnung tragen.

Aber dieses Verhältniß richtig zu finden und durchzuführen bleibt allerdings schwierig, weil Umstände anderer Art sich hindernd entgegenstellen. Es sind dieß die Concurrenzen im Innern eines Bahngbietes wie auch nach Außen.

Dadurch treten Complicationen ein, für deren Beseitigung sich eine ganz einfache Formel nicht leicht wird finden lassen. Doch gilt es allgemeine Grundsätze festzustellen, von welchen bei allen einzelnen Fragen ausgegangen werden kann.

Als solche empfehlen sich namentlich folgende:

- 1) Die Tarife sollen allgemeine sein: Keine abweichenden Tarife für bestimmte Transportnehmer oder für bestimmte Linien²⁾;
- 2) die Tarife sollen verhältnismäßig sein, d. h. sich nach der geographischen Entfernung abstufen.

Beide Grundsätze stehen zugleich im allgemein staatlichen, zugleich im Interesse der Unternehmung. Denn nur die Allgemeinheit der Tarife läßt einen festen finanziellen Ueberblick über das ganze Unternehmen und die Möglichkeit zu, den vielfachen Zumuthungen an eine Bahnverwaltung durch ein festes Gesetz zu begegnen. Nur hiedurch wird ihre Stellung als allgemeine Landesanstalt gewahrt, ihr Credit befestigt. Es ist unter der Würde eines solchen Institutes, um den Tarif mit sich handeln zu lassen. Aber die Mannigfaltigkeit des Personen- und Güterverkehrs, die wechselnden Absatz- und Bedarfsverhältnisse soll man allerdings studiren und nicht etwa Jahrzehnte lang an dem einmal gewählten Tarife festhalten, sondern ihn mit Fernhaltung jeder Ueberstürzung und möglichster Vermeidung häufiger, für den Verkehr wie für die Bahnen gefährlicher Schwankungen den maßgebenden Verhältnissen anpassen, aber allgemein d. h. gleich für alle Verhältnisse derselben Art.

Die Verhältnismäßigkeit der Tarife liegt schon in der Natur der Dinge, indem die Eisenbahnen die Entfernungen abkürzen, aber nicht verkehren sollen.

Aber von beiden Regeln gibt es auch Ausnahmen.

Ein Ausnahmefall gegenüber der Allgemeinheit der Tarife ist der, daß auf einer Linie Eisenbahn- oder Schifffahrtsconcurrenten bestehen, mit welchen die fragliche Bahnunternehmung den Wettbewerb aufzunehmen in der Lage ist.³⁾

Jede Bahnunternehmung muß ferner neben dem localen Verkehre, der ihr immer zunächst liegt, auch darnach trachten, sich gegebenen Falls an dem internationalen Verkehre zu betheiligen. Dieß gelingt ihr oft nur durch einige Opfer, indem sie die Tarife für den Transit niedriger halten muß, als dieß der Localverkehr erheischt und das Verhältniß der Entfernungen anzeigen würde.

In beiden Fällen muß aber darauf gehalten werden, daß

- 1) der Wettbewerb aufgegeben wird, wo das finanzielle Interesse der Unternehmung ihn nicht mehr zuläßt, er daher zu einem reinen Reidekampfe werden und die eigene Unternehmung zunächst beschädigen würde⁴⁾ und dann
- 2) daß die Tarife nicht in Widerspruch gerathen mit den geographischen Entfernungen — d. h. daß nicht auf größere Entfernungen absolut genommen wohlfeiler gefahren wird, als auf geringere.⁵⁾ Die Aufgabe des Staates ist auch hier eine mehr negative.

In der Regel wird die Befürchtung zu hoher Tarife nicht begründet sein, weil die Verkehrsmöglichkeit von Personen und Gütern durch jede Tarifierabsetzung geometrisch gesteigert wird und hohe Tarife schon an den vorhandenen oder entstehenden Concurrenzen scheitern.⁶⁾

Aber es sind doch Fälle denkbar, wo sich die Eisenbahnverwaltungen mit Bezug auf den Personenverkehr, oder gewisse Verkehrsartikel oder bestimmte Linien im Besitze eines faktischen Monopoles befinden und wo es in eigennütziger Selbstverblendung versucht werden wollte, solche zeitweise Umstände auch monopolistisch auszubeuten. Für solche Fälle muß sich der Staat allerdings das Recht gewahrt halten, im Interesse des Landes oder des betreffenden Kreises einzugreifen.⁷⁾

Vor Allem soll er aber auf die Allgemeingültigkeit und Verhältnißmäßigkeit der Tarife den höchsten Werth legen. Geheime Begünstigungen einzelner Transportnehmer⁸⁾, ungerechtfertigte Bevorzugung des Transit- vor dem Localverkehre muß er ferne halten, ebenso sinnlose Concurrenzmacherei⁹⁾, wie Concurrenzunterbindung¹⁰⁾, so wenig er andererseits natürliche Concurrenzen, welche ja dem Verkehre zu Gute kommen, verhindern soll.

Die Systeme der verschiedenen Staaten sind in dieser Frage, wie bei deren Schwierigkeit natürlich, sehr verschieden. Einige Staaten verlangen für jede Tarifbestimmung oder Aenderung die vorherige Genehmigung durch die Regierungsgewalt.¹¹⁾

Anderer setzen ein unüberschreitbares Maximum fest, bis zu welchem die Eisenbahnen frei operiren dürfen.¹²⁾

Wieder andere verlangen blos die Anzeige und öffentliche Bekanntmachung der Tarife und ihrer Aenderungen.¹³⁾

Wo die Eisenbahnen dem Staate gehören und dieser eine Constitution hat, da unterliegt der Tarif natürlich der Mitwirkung der Stände, also der Feststellung durch ein eigentliches Gesetz.¹⁴⁾ Dieß

hindert aber doch nicht, der Regierung eine allgemeine Ermächtigung zu nothwendigen Tarifsänderungen zu geben.

Nichts ist für eine Bahnunternehmung bedenklicher, als bei Tarifsoperationen mit Einholung der Genehmigung die beste Zeit zu verlieren.

Ihre Interessen und gleichzeitig die des Staates scheinen uns dagegen genügend gewahrt, wenn sie zur vorherigen Anzeige aller Tarifsbestimmungen und Aenderungen verpflichtet und dem Staate das Recht vorbehalten wird, binnen einer bestimmten Frist aus Gründen des allgemeinen Landesinteresses sein Veto einzulegen, das eine weise Staatsverwaltung nur in evidenten Fällen üben wird. Auch hier, wie im ganzen wirtschaftlichen Leben sind Angebot und Nachfrage fast immer die besten Regulatoren des Preises. Der Staat soll nur in Ausnahmefällen und aus höheren Rücksichten in's Mittel treten. Behält er sich die jedesmalige Genehmigung der Tarife bevor, so nimmt er Theil an der Wirksamkeit und der Verantwortlichkeit der einzelnen Bahnverwaltung und verläßt seinen hohen, allgemeinen Standpunkt.

Die Feststellung eines Maximums ist gleichfalls ungenügend, denn die Fälle der Concurrenzmacheret, welche auch die Feststellung eines Minimums erheischen würden, sind dabei nicht vorgesehen. Dann ist es auch im wirtschaftlichen Leben unmöglich und daher unrichtig, die Preisgrenzen einer Leistung oder Waare im Voraus bestimmen zu wollen. Es erinnert dieß gar zu sehr an die Lebensmitteltaxen, welche die neuere Nationalöconomie verwirft. Den richtigen Ausgang findet man immer nur in der hervorgehobenen negativen Stellung des Staates zur Tarifsfrage.

1) Es ist im Allgemeinen ganz falsch, einen Vorzug des Staatsbetriebs vor dem Privatbetriebe darin zu suchen, daß jener nicht an eine Rente zu denken habe, wie dieser. Diese oft mit so viel Behagen ausgesprochene Ansicht wird von der Praxis aller Staatsbahnverwaltungen widerlegt, welche ein ganz entgegengesetztes Bestreben documentiren und dieß mit vollem Rechte.

2) Reyscher I. cit. S. 296.

3) Siehe auch D. E.-B.-Z. 1861 S. 181 ff.

4) Ueber die Verwerflichkeit eines irrationalen Concurrenzkampfes vergl. auch D. E.-B.-Z. 1861 S. 151 ff.

5) Ein progressiv abfallender Tarif (Differentialtarif) hat seine Berechtigung darin, daß die sich gleich bleibenden Kosten (Auf- u. Abladen, Personal-Kosten der Aufgabe- und Endstation) sich auf größere Entfernungen niedriger stellen, weil mehr vertheilen, als auf kleinere und weil die meistens auf größere Entfernungen sich bewegenden Rohprodukte eine höhere Fracht weniger vertragen, als die meisten Artikel des Localverkehrs. D. E.-B.-Z. v. 1861 Nr. 11.

6) Daher sind auch die in England, Preußen u. bestehenden Bestimmungen der Tarifsherabsetzung bei Erreichung eines gewissen Reinertrages, z. B. bei

10% in der Natur der Dinge nicht begründet, denn nicht hohe Tarife geben einen hohen Ertrag, sondern nur verhältnismäßige. Solche Bestimmungen können nur zu einer splenbiden Verwaltung Veranlassung geben. List Nat.-Tr.-System S. 45.

7) Bei Regelung der Tarife für die Zwischenstationen wird in dem Leitartikel der D. G.-V.-Z. v. 1861 S. 181 die Mitwirkung der Regierungen verlangt, weil hier keine Concurrenz, sondern ein Monopol bestehe. In dieser Allgemeinheit kann aber fragliche Aufstellung nicht anerkannt werden, denn Concurrenzen sind auch hier nicht unmöglich. Man denke an das Landfuhrwerk, an den Canaltransport u., namentlich bei solchen Gütern, welche eine längere Transportdauer vertragen.

8) Sogar im Interesse der Eisenbahnen selbst. Diese brücken ihre Preise durch geheime Refaction eines einmaligen Nutzens wegen bauernb herab und ist ein solches Verfahren eines öffentlichen Institutes unwürdig. S. D. G.-V.-Z. v. 1862 S. 262.

9) In England und zum Theil in Frankreich haben sich die Bahnen, den Ruin der schrankenlosen Concurrenz erkennend, über Theilung des Verkehrs oder über Abgrenzung des Verkehrsgebietes vertragen und dadurch die Frachten für den durchgehenden Verkehr wieder verhältnismäßig zu erhöhen vermocht. D. G.-V.-Z. 1864 S. 296. Dieses System des Gemeinschaftsverkehrs oder auch der Routenauscheidung findet in neuerer Zeit auch bei den deutschen Eisenbahnen Eingang.

10) Das schweizer. Bundesgesetz vom 28. Febr. 1852 verbietet mit Recht ungleiche Tariffätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnen. D. G.-V.-Z. v. 1862 S. 103.

11) Oesterr. Verordng. §. 10 lit. e. Bayer. Verordng. §. 10 Ziff. 6. Das preuß. Eisenbahngesetz §. 26 läßt der Unternehmung nur in den drei ersten Jahren des Betriebes freie Gebahrung im Tarife.

12) Dies ist Uebung in Bayern, wo die Regierung mit den Kammern den Maximalbetrag der Tarife für die Verkehrsanstalten des Staates auf die Dauer der Budgetperiode festsetzt. Diesen Maximaltarif hat man auch den Privateisenbahnen vorgeschrieben (z. B. Gesetz vom 14. März 1856 f. d. bayer. Ostbahnen Art. 4 und §. 13 der Concessionsurkunde vom 12. April 1856) und unterhalb dieses Maximums die Bestimmung des Tarifes freigegeben; die neue Concessionsurkunde f. d. genannten Bahnen vom 3. Jan. 1862 §. 13 behält dagegen für alle Tarife und deren Aenderungen die Genehmigung des Handelsministeriums bevor. Die französl. Ordonnance vom 15. Nov. 1846 geht auch von einem Maximaltarife aus und verlangt Vorlage der unterhalb desselben bestimmten Tarife an das Ministerium. Reyscher l. c. S. 250.

Bei der großen russischen Eisenbahngesellschaft dürfen die Tarife ohne Genehmigung der Regierung nicht erhöht, wohl aber erniedrigt werden. Die Wiedererhöhung innerhalb des Maximums darf nicht vor drei Monaten stattfinden und muß einen Monat vorher publizirt werden. In England und Nordamerika bestimmen die Parlamentsacten das Maximum der Tarife. List Nat.-Transport-System S. 46.

13) Vor dem Jahre 1835 hatte Frankreich keine Tarifbestimmungen in den Bedingnißheften. Reyscher l. c. S. 250. Desgleichen war in Oesterreich unter der Herrschaft der Allerb. Entschliesung vom 18. Juni 1838 blos Bekanntmachung des Tarifes geboten und der Regierung nur das Recht vorbehalten, bei Ueberschreitungen von 15% des Reinertrages gegenüber der Einlage auf billige Herabsetzung „einzuwirken.“ Reyscher ib. S. 258.

In Preußen haben die Bahnen während der drei ersten Betriebsjahre wie unter Ann. 11 erwähnt, den Tarif bei der Regierung bloß anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen. Eisenbahngesetz S. 26.

14) Die ständische Mitwirkung findet z. B. statt in Bayern, Hannover, Sachsen. In Württemberg wurde dagegen die beantragte Cognition der Stände über die Tarife der Staatsbahnen (1851) verworfen und der Verwaltung ausschließlich zuerkannt. Reyscher l. c. S. 272.

Wenn und wo die Staatsbahnen als Staatsregalien aufgefaßt werden, da ist es staatsrechtlich begründet, der Regierung die ausschließliche Competenz bei Bestimmung der Tarife einzuräumen. S. über die Benützung der Regalien Pözl Lehrbuch des bayer. Verfassungsrechtes S. 181 Ziff. 2. In Bayern zählen dieselben aber nicht unter die Regalien, sondern unter den Begriff der Staatsanstalten und deshalb ist die ständische Mitwirkung am Platze.

§. 36.

Vorbehalte des Staates zu Gunsten anderer Staatsanstalten (gegenüber dem Eisenbahnbetriebe).

Wie wir unter §. 27 bereits erwähnt, pflegt der Staat schon beim Baue der Eisenbahnen für die Zwecke der Post und des Telegraphen Vorforge zu treffen, indem er die Bahnlinien, Stationen und Bahnzüge mit den erforderlichen Leitungen, Localen und Wagen versehen läßt. Dieser Auflage entsprechend vermittelt denn auch überall die Eisenbetriebsanstalt den Fahr- und Briefpostverkehr, manchmal auch die Telegraphenbeförderung, allerdings unter sehr verschiedenen Formen.

Daß der Staat auf den Personenposttransport verzichten muß, liegt in der Natur der Dinge und ist durch die Erbauung von Eisenbahnen so unmittelbar bedingt, daß es kaum gerechtfertigt werden kann, die Unternehmer zur Entschädigung anzuhalten. Auch spart der Staat in Folge der Eisenbahnen so sehr an Administrationskosten für seine Postanstalt, daß er auf die Erträgnisse der Personenpost zu verzichten sich entschließen kann. ¹⁾

Was nun die Beförderung der Briefpost und Fahrpoststücke durch die Eisenbahnen betrifft, so geschieht dieselbe bald durch Vermittlung von Bahnpostwagen, bald ohne solche.

Im ersten Falle verlangt der Staat die unentgeltliche Beförderung der Bahnpostwagen nebst den darin beförderten Beamten, zahlt jedoch gewöhnlich einen Jahrespacht oder ein Meilengeld für Lieferung, Unterhaltung, Reinigung u. der Postwagen ²⁾; im zweiten Falle verlangt er gewöhnlich unentgeltliche Beförderung der Poststücke und des begleitenden

Personals, oder die unmittelbare, unentgeltliche Uebernahme und Beförderung durch das Personal der Eisenbahn selbst und ohne Vermittlung von Bahnpostbediensteten.³⁾

Die Beförderung der Post in eigenen Wagen entspricht den Interessen der Post, des Publikums und der Eisenbahnanstalt am meisten. Aber es sollten hiefür Entschädigungen gezahlt werden, welche auch auf die Kosten der Beförderung die gebührende Rücksicht nehmen, denn eine Schädigung der Eisenbahnanstalt liegt in keiner Weise im Interesse des Staatsganzen und da die erstere, mag sie in Händen des Staates oder von Privaten sein, immer als Staatsanstalt betrachtet werden muß, so hat sie auch Anspruch auf gleiche Behandlung gegenüber den andern Anstalten dieser Art.⁴⁾

Daß der Staat sich wegen der Post auch eine Einwirkung auf den Fahrplan vorbehält, wurde schon in §. 33 angedeutet.⁵⁾ Aber auch hier bedarf es weiser Mäßigung, da die Fahrpläne mindestens in gleichem Maße den Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs entsprechen müssen und die Post nicht zur Hauptsache werden darf.

Die Beförderung von Staats- und Privatdepeschen auf den Bahntelegraphenlinien wird den Eisenbahnen erst in neuerer Zeit übertragen und sollte auch nur gegen entsprechende Entschädigung und in der Begrenzung stattfinden, daß die Bahndienstdepeschen immer den Vorzug genießen.⁶⁾

Ueberall hat sich der Staat zu Gunsten der Landesverteidigung wesentliche Vorrechte gewahrt, indem er für die Militärtransporte namhafte Ermäßigungen verlangte.⁷⁾

Da der Schutz der äußern und innern Sicherheit des Staates auch das Gedeihen aller Staatsanstalten, also auch der Eisenbahnen bedingt, so liegt an sich hierin nichts Unbilliges. Doch sollte die Eisenbahn gleichfalls wieder aus höheren staatlichen Rücksichten wo möglich in so weit geschont werden, daß sie wenigstens einen Ersatz ihrer Selbstkosten erhält und die Ermäßigungen auf außerdienstliche Reisen der Militärs keine Anwendung finden.

Daß in Zeiten von Kriegs- und Ausnahmzuständen dem Staate die unbehinderte Verfügung über die Eisenbahnen zustehen muß, bedarf keiner Begründung. Aber der Staat soll sich auch hier wie überall seines Nothrechtes wo möglich nur gegen Entschädigung bedienen, denn kein Recht soll im Staate über Nothwendigkeit gekränkt werden.⁸⁾

Defters werden auch die Transporte von Schülern mit Begleitungsmannschaft den Eisenbahnen unter besonderen Begünstigungen zur Verpflichtung gemacht. Es hat dieß in der Aufrethaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit seine Rechtfertigung und verlangt dieselben Schranken, wie wir sie für den Post- und Militärtransport bezeichnet haben.⁹⁾

1) Der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie wurde der Personen-Transport zu den damaligen Posttagen überlassen, jedoch gegen Entschädigung der Postcasse mit 10—15000 Thln. jährlich. Sogar eine Entschädigung der Stationsinhaber auf der betreffenden Postroute und der Brücken- und Chausséegebeser war vorbehalten. Der Transport der Poststücke für Rechnung der Post wurde als Privilegium aufgeführt. D. G.-V.-Z. 1864 S. 152.

Auch in Oesterreich hatte man unter dem ersten Concessionsgesetze vom Jahre 1838 der Finanzverwaltung das Recht vorbehalten, bei Personentransporten zwischen Orten, welche durch Eisenbahnen sowohl, als durch Staatspost verbunden sind, bei günstigen Ertragsverhältnissen eine mäßige Abfindungsgebühr einzubeheben. Dr. Michel l. cit. S. 15.

Selbst dem schweizer. Bunde ist es vorbehalten, eine jährliche Concessions-Summe für den Entgang des Personentransportes zu erheben, wenn die Bahn eine gewisse Rentabilität erreicht und hat z. B. der Bundesrath die von der Nordostbahngesellschaft im Jahre 1861 zu bezahlende sog. Concessionsgebühr auf das Maximum von 18,500 Fr. (500 Fr. pr. Stunde) festgesetzt. D. G.-V.-Z. v. 1861 S. 221 und 1862 S. 463.

Die Ansicht wird sich aber wohl immer allgemeiner Bahn brechen, daß veraltete Einrichtungen zum Schaden der neuen Erfindungen und Anstalten keine weitere Rücksichtnahme verdienen.

2) So die Schweiz, deren Postverwaltung für Lieferung und Unterhaltung eines vierräderigen Postwagens einen Jahrespacht von 630 Fr. und für Reinigen, Remistren, Schmieren der Wagen einen Centime pr. Achse und Bahnstunde zahlt. D. G.-V.-Z. 1862 S. 463. Für die eigentliche Beförderung wird also nichts gezahlt.

Auch das preuß. Eisenbahngesetz verlangt eventuell den unentgeltlichen Transport der Postwagen. S. 36 Ziff. 3.

Desgleichen die österr. Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851 S. 68.

Die bayer. Postverwaltung zahlt z. B. den bayer. Ostbahnen für Herstellung, Unterhaltung, Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Bahnpostwagen und für die Benützung der etwa noch erforderlichen Gepäckwagen per Wagen und zurückgelegte Wegstunde $3\frac{1}{10}$ fr., für die Beförderung der Wagen demnach ebenfalls nichts. S. 15 der Concessionsurkunde vom 3. Januar 1862.

3) Oester. Verordnung. S. 10 lit. f. Betriebsordnung S. 68. Die bayer. Verordnung. S. 10 Ziff. 8 bestimmt dagegen, daß zahlbare Fahrpostsendungen nach dem Gesamtgewichte und der gewöhnlichen Gütertransporttage bezahlt werden müssen, wovon man in der Praxis aber auch wieder abgegangen ist. cf. S. 15 der cit. Concessionsurkunde für die bayer. Ostbahnen.

Preuß. Eisenbahngesetz S. 36 Ziff. 2.

4) Das Eisenbahngesetz des Staates Indiana vom Jahre 1852 geht von der richtigen Anschauung aus, indem es den Eisenbahnen die Postbeförderung nach Vereinbarung oder gegen eine durch drei Schätzer zu bestimmende Vergütung überträgt. Auszüge aus diesem Ges. s. in D. G.-V.-Z. von 1863 S. 445 ff.

5) Preuß. Eisenbahngesetz §. 36 Ziff. 1. Bayer. Verordnung §. 10 Ziff. 7 c.

6) Durch Reglement vom 10. März 1858 sind sämtliche preuß. Eisenbahnen zur Annahme und Beförderung von Staats- und Privatbefehlen ermächtigt worden.

Den bayer. Ostbahnen wurde durch neuere Concessionsurkunde vom 3. Jan. 1862 §. 10 die Verpflichtung auferlegt, die Bahntelegraphen zur Beförderung von Staatsbefehlen in so weit benützen zu lassen, als jene nicht für den Bahndienst in Anspruch genommen sind und hat sich die Staatsregierung durch denselben §. das Recht vorbehalten, unter dieser Voraussetzung auch die Beförderung von Privatbefehlen durch die Gesellschaft geschehen zu lassen, welche dagegen die anfallenden Gebühren einzieht. Von letzterem Vorbehalte hat die k. Staatsregierung auch bereits Gebrauch gemacht.

7) Die österr. und bayer. Verordng. §. 10 lit. f und §. 10 Ziff. 9 verpflichten die Privatbahnen, Truppen mit Zubehör nach den jeweiligen Tariffätzen der Staatsbahnen zu befördern. — Auch das schweizer. Gesetz vom 28. Heu-
monat 1852 verlangt die Beförderung der eidgenöss. Truppen zu ermäßigten Preisen und nöthigenfalls durch besondere Züge. D. G.-V.-Z. 1862 S. 103.

8) Der §. 9 Ziff. 4 der bayer. Verordnung sieht den Fall einer Zerstörung der Eisenbahn oder Betriebsstörung in Folge von wirklichen oder befürchteten Kriegsfällen vor und schließt jeden Entschädigungsanspruch aus, sofern derselbe nicht nach dem Zwangseinteilungsgesetze vom 17. Novbr. 1857 sich auf die Abtretung von Grundeigenthum oder einer Dienstbarkeit gründen läßt.

9) Nach §. 13 ihrer Concessionsurkunde sind z. B. die bayer. Ostbahnen verpflichtet, Schüllinge aller Art nebst der nöthigen Begleitungsmannschaft in derselben Weise und zu denselben Tariffätzen zu befördern, wie die Staatsbahnen.

§. 37.

Die Bahnpolizei.

Das Gebiet der Sicherheitspolizei — denn nur von dieser handelt es sich hier — wird durch die Eisenbahnen vielfach in Anspruch genommen. Man denke an die Gefahren, welche die Wegkreuzungen, die Stationen, die Züge und der Bahnkörper denjenigen bereiten können, welche sich auf denselben unvorsichtig bewegen und dadurch andererseits wieder denjenigen, welche sich der Eisenbahnanstalt bedienen.

Die kleinsten Störungen können den Verlauf des sonst so präcisen und sichern Eisenbahndienstes in Unordnung oder in Gefahr

bringen und deshalb ist strengste Ordnung im Innern wie nach Außen das erste Gebot.

Diese Ordnung wird nun bald durch positive Einrichtungen bezweckt — gehörige Absperrung der Wegkreuzungen während der kritischen Zeiten ¹⁾, möglichste Absperrung des Publikums von den zum Dienste bestimmten Theilen der Stationen, gehöriger Verschluß der Wagen während der Fahrt — bald durch gesetzliche oder verordnungsmäßige Polizeibestimmungen, welche entsprechende Strafen androhen. ²⁾ Diese richten sich namentlich gegen unbefugte Betretung der Bahn ³⁾, der Stationen, der Züge, dann gegen gefährliche Benützung der Wege über und der Grundstücke und Wege neben der Bahn, endlich gegen die Mitnahme von gefährlichen oder schädlichen Gegenständen in die Personenzüge und unterwerfen das Publikum im Allgemeinen den von den Eisenbahnverwaltungen veröffentlichten Anordnungen für Erhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebsdienstes. ⁴⁾

Solche Polizeigesetze des Staates müssen ziemlich allgemein gehalten werden, weil die Bedürfnisse des Betriebsdienstes und seiner Ordnung vielem Wechsel unterworfen sind und den Verwaltungen innerhalb der allgemeinen Gesetze und innerhalb der Schranken, welche durch die Bestimmung der Eisenbahnen als allgemeiner Verkehrsstraßen erfordert werden, ein Spielraum gelassen werden muß, den dieselben gewiß nicht ohne eigenen Nachtheil überschreiten werden.

Wie aber den Eisenbahnverwaltungen theilweise die gesetzgebende Gewalt in Polizeisachen überlassen werden muß, so hat sich auch als Nothwendigkeit herausgestellt, dem Eisenbahnpersonal zunächst die Ausübung der Funktionen von Polizeiorganen für Aufrechthaltung der Eisenbahnordnung zu übertragen. ⁵⁾

Das Polizeigeschäft der Bahnwärter an den Wegkreuzungen und auf dem Bahnkörper, des Stations- und Zugpersonals in den Stationen und Zügen ist der Staat faktisch außer Stande durch seine allgemeinen Polizeiorgane ausüben zu lassen, weil dieß nur durch eine unverhältnißmäßige Personalvermehrung und durch Zersplitterung der Geschäfte des Bahnpersonals selbst zu erreichen wäre.

Dem Staate wird daher Seitens der Bahnverwaltungen eine große Sorge abgenommen, die nach allgemeinen Grundsätzen ihn unzweifelhaft treffen würde, da es sich um den Polizeischutz für eine öffentliche Anstalt handelt.

Diesen üben aber die Bahnverwaltungen zugleich mit der größten Aufmerksamkeit, zugleich mit möglichster Fernhaltung jeder unnöthigen Belästigung, da beides in ihrem unmittelbaren Interesse liegt.

An diese Betrachtungen reiht sich eine wichtige Frage der Baupolizei: Städte und Dörfer ziehen sich erfahrungsgemäß an die Eisenbahnlinien, wodurch die Möglichkeit der Entstehung von Feuersbrünsten durch den Bahnbetrieb nicht ausgeschlossen ist. Die Praxis der Gerichte neigt sich vielmehr in dieser Frage fast bis zum Standpunkt einer Präsuntion gegen die Eisenbahnen.⁶⁾ Die gewöhnlichen baupolizeilichen Bestimmungen, die dormaligen Sicherungsvorrichtungen an den Dampfkesseln reichen nicht aus, um Eisenbahnen und Anwohner über ihre gegenseitige Nähe zu beruhigen.

Die Schwierigkeit liegt nun gerade darin, die Bau Liebhaber nicht zu sehr in ihren Projecten zu belästigen — die ja in anderer Hinsicht das Interesse der Bahnen wieder befördern — gleichzeitig aber auch die Eisenbahnen vor weitaussehenden Entschädigungsklagen zu behüten, welche dieselben financiell in große Verlegenheiten versetzen könnten, wieder zum Schaden des allgemeinen Besten. Hier wird nur durch ein Gesetz zu helfen sein, das den beiderseitigen Standpunkt wahr und nicht etwa eine Masse Detail vorschreibt, sondern den Vereinbarungen der Parteien und den Fortschritten der Technik Rechnung trägt und dem Staate nur im Nichtvereinigungsfalle oder wegen eines anderen öffentlichen Interesses die Entscheidung überträgt.⁷⁾

1) In Nordamerika fehlen allerdings in der Regel an den Bahnübergängen Wärter und Riegel. Das liegt aber in den dortigen Verhältnissen. Die Eisenbahnen gehen großentheils durch noch schwach bewölkerte, unsichere Gegenden, die Wegkreuzungen werden daher nicht regelmäßig benützt und vereinzelt Bahnwärter könnten sich baselbst kaum halten. Dagegen muß dort jede Locomotive mindestens $\frac{1}{4}$ Meile vor jedem Wegübergang und bis sie denselben passiert hat, pfeifen. Wo die Bahn einen Weg im Niveau kreuzt, ist ferner eine Tafel mit zweiseitiger Aufschrift zu errichten: „Eisenbahnkreuzung; schaut nach der Maschine, wenn es pfeift.“ Halten dieß die Ortsbehörden für unzureichend und verlangen Schlagbäume oder Barrieren, so haben sie sich schriftlich an die Compagnie zu wenden; im Verweigerungsfall entscheiden Commissäre. Bei Unterlassung obiger Vorschriften kann der Gesellschaft eine Geldstrafe bis zu 1000 Dollars auferlegt werden. cf. D. G.-B.-Z. v. 1862. S. 655. (Auszug aus dem Eisenbahngesetze des Staates Massachusetts, dessen Bahnen als mustergültig bezeichnet werden.) Die Bahnen sind in Amerika wie Felder eingezäunt, um das meistens im Freien und ohne Aufsicht weidende Vieh abzuhalten. D. G.-B.-Z. 1862. S. 391.

2) Höhere Gefährdungen und Behinderungen des Betriebes, Vergehen und Verbrechen, welche mit Beziehung auf jene verübt werden, fallen entweder unter die

allgemeinen Bestimmungen der Strafgesetzgebung oder sind auch in manchen Staaten mit besonderen Strafbestimmungen bedroht worden, was dem besonderen Schutze entspricht, dessen die allgemeine Verkehrs-Anstalt bedürftig und würdig ist. So z. B. im bayer. Strafgesetzbuche vom 10. Nov. 1861 Art. 356—360.

3) In Nordamerika ist das Betreten des Bahnkörpers nicht verboten. Wer dagegen die Eisenbahn, oder was dazu gehört, beschädigt oder ihren Verkehr hindert, hat den dreifachen Betrag des dadurch verursachten Schadens zu ersetzen und kann überdies zu einer Geldstrafe bis zu 1000 Dollars, oder in eine Gefängnißstrafe bis zu einem Jahre verurtheilt werden. Wer auf den Bahnkörper einer eröffneten Bahn ohne Erlaubniß der Gesellschaft ein Pferd, oder anderes Thier führt, treibt, reitet, verfällt in eine Strafe bis zu 100 Dollars und hat außerdem jeglichen Schaden zu ersetzen. Wird ein Pferd oder anderes Thier auf der Bahn frei herumlaufend getroffen, so soll der Fehleude bis zu 20 Dollars bestraft werden. cf. Eisenbahngesetz von Massachusetts. D. G.-B.-Z. v. 1862. S. 655.

4) In Württemberg wurde unterm 20. Okt. 1845 sanctionirt:

- a) Ein Gesetz in Betreff der gerichtlichen Bestrafung derjenigen, welche den Transport auf Eisenbahnen gefährden,
- b) ein Gesetz, die Verwaltung der Eisenbahnpolizei betr.,
- c) eine Kgl. Verordnung, die Bahnordnung betr.

D. G.-B.-Z. 1863. S. 150.

Das bayer. Polizeistrafgesetzbuch vom 10. Nov. 1861 S. 152 sieht Uebertretungen in Bezug auf Eisenbahnen mit besonderer Strafe vor, welche es auch anwendbar erklärt auf die oberpolizeilichen Bestimmungen über Schutz der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebes, dann über Aufrechthaltung der Ordnung auf der Bahn und in den Bahnhöfen.

Dergleichen oberpolizeiliche Vorschriften „zum Schutze und zur Aufrechthaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes“ hat denn auch das Ministerium auf Grund des angeführten Gesetzesartikels unterm 8. März 1863 für das ganze Königreich gegeben, welche in §. 5 allgemein auch diejenigen für strafbar erklären, welche die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachten, oder den von den Eisenbahnverwaltungen veröffentlichten, sonstigen Anordnungen für Erhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebsdienstes nicht Folge leisten.

5) cf. preuß. Eisenbahngesetz §. 23. — Bayer. Verordn. §. 10 Ziff. 5 lit. c. Die Bahnpolizeibeamten unterliegen der Bestätigung der Regierung, worauf dieselben als Hilfspolizeibedienstete verpflichtet werden und die Bahnpolizei in ihrem ganzen Umfange üben. — Auch in Oesterreich werden die Aufsichtsbeamten wegen ihres polizeilichen Wirkungskreises in Eid genommen und genießen hiedurch den gesetzlichen Schutz gleich öffentlichen Verwaltungsbeamten. Beleidigungen derselben sind Uebertretungen. Ihre gerichtlichen Aussagen haben dieselbe Beweiskraft wie die der öffentlichen Beamten und Diener. Auch steht ihnen ein bebingtes Recht zu, Verhaftungen vorzunehmen. cf. Dr. Michel l. cit. §. 11.

In Nordamerika gibt es allerdings keine Eisenbahnbeamten mit Amtssehre, so wenig wie mit Uniformen. cf. D. G.-B.-Z. 1862. S. 521. Aber die Legislatur des Staates New-York hat ein Gesetz angenommen, wornach die Eisenbahnen Polizeileute bekommen können, welche die Züge begleiten und auf diesen wie in den Stationen arretiren können. Der Gouverneur stellt sie an, die Com-

pagnie bezahlt sie. Die Erie-, die New-York-Central- und die Hudson-River Eisenbahnen haben dieß bereits mit zufriedenstellendem Ergebnisse eingeführt. cf. D. G.-W.-Z. 1863 S. 551. Dieses System kömmt im Erfolge unserm europäischen gleich, das aber darin einen Vorzug hat, daß es zusammengehörige Funktionen nicht trennt und deren Ausübung daher erleichtert.

6) Ueber die Praxis der bayer. Gerichte, welche nach dem Grundsatz von L. 8. §. 5 Dig. VIII, 5: in suo enim alii hactenus facere licet, quatenus nihil in alienum immittat — verfahren und über die gleiche Praxis der französischen und englischen Gerichte vergl. Allgemeine Zeitung vom 29. Oktober 1861 und D. G.-W.-Z. 1862 S. 518.

7) Das kaiserl. österr. Hofsecret vom 28. Dez. 1843 setzt für Neubauten einen Feuerrayon von 30 Klaftern von der Bahn fest, innerhalb welchem die Gebäude feuerfest einzubeden sind und gegen die Bahn keine unverschlossenen Oeffnungen haben dürfen. Ein eigentliches Gesetz vermißt man aber auch in Oesterreich. cf. Centralbl. Jahrg. III Nr. 48. Dortselbst wird übrigens gegen die Erlassung eines Gesetzes gesprochen, weil die örtlichen Verhältnisse zu verschieden seien, sich keine allgemeinen Normen geben ließen und die Technik keinen Augenblick stehen bleibe, weshalb eine commissionelle Verhandlung an Ort und Stelle vorzuziehen sei. Mit dieser Anschauung materiell einverstanden, glaubt der Verfasser doch den im Texte gemachten Gesetzesvorschlag empfehlen zu dürfen, welcher ja nur für ein festes Verfahren und für diejenigen Fälle Sorge tragen will, wo eben eine commissionelle Verhandlung zu keinem Ziele führt.

§. 38.

Instandhaltung der Bahn.

Die dauernde Erhaltung der für das allgemeine Wohl bestimmten Anstalten liegt im Interesse und steht unter der Obforge des Staates. Dieß gilt mit vollem Rechte auch von den Eisenbahnen, welche nach dem jetzigen Stande unserer technischen Kenntnisse voraussichtlich in Zukunft den Staaten noch unentbehrlicher sein werden wie heute.

Nun denkt allerdings ein guter Verwalter nicht blos an den augenblicklichen Nutzen, sondern auch an die Bedürfnisse der kommenden Jahre und wird daher die Betriebs-Anstalt nicht leichtsinnig ausbeuten und zugleich herunterkommen lassen. Er wird vielmehr auf Kosten der augenblicklichen Rente die nothwendigen Nachschaffungen, Reparaturen, Verbesserungen vornehmen und so auch für die kommenden Geschlechter sorgen.

In den meisten Fällen wird das vernünftige Interesse der Unternehmung schon auf ein solches Verfahren hinweisen.

Aber es sind trotzdem bei Staats- wie Privatbahnen Fälle denkbar, wo die Verwalter vor Allem für die Gegenwart eine günstige Rente erzielen wollen und unbekümmert um die Verlassenschaft leben,

welche ihre Nachfolger oder doch eine kommende Generation einmal anzutreten haben.

Der Staat hat keine begrenzte Lebensdauer und muß solchen egoistischen Bestrebungen der gegenwärtigen Generation, mögen sie aus Ehr- oder Geldgeiz entspringen, mit weiser Voraussicht entgegenreten.

Sein Recht hiezu liegt in seiner allgemeinen Aufgabe und in der besonderen Bestimmung der öffentlichen Eisenbahnen.

Dieses Verhältniß findet man auch wohl überall in einer oder der andern Form berücksichtigt. Bald besteht hiefür schon eine allgemeine gesetzliche Vorschrift wie in Preußen¹⁾, bald legt man den Eisenbahnunternehmungen die Verpflichtung auf, einen eigenen Fond für Erneuerung der Bahnanlage, des Betriebmaterials, der Fahrnisse einzurichten und jährlich zu dotiren — Erneuerungs- und Reservefonds, oder beide zugleich — wo dann letzterer zur Aufbesserung der Rente oder für unvorhergesehene Fälle bestimmt wird.

Bedeutende Autoritäten wie Perdonnet, Augustin, Stephenson²⁾, Fr. List³⁾, haben sich gegen Bildung solcher Fonds ausgesprochen, und wohl mit Recht, denn die Erneuerungsbedürftigkeit der Bahnanlagen und Betriebsmittel bleibt sich im Durchschnitte längerer Jahre ziemlich gleich und kann und soll in jedem Jahre aus den Betriebsergebnissen befriedigt werden. Dieß entspricht auch den einfachen wirtschaftlichen Principien. Denn es ist eine Selbsttäuschung, von einer gewissen Rente zu reden, wenn ich dabei das stehende Capital verringert und nicht wieder aus dem Ertrage selbst ergänzt habe, mit andern Worten, nicht alle Betriebskosten abgezogen habe. Andererseits findet auch eine solche Capitalanhäufung nicht die entsprechende productive Verwendung und liegt außerdem die Gefahr nahe, daß man mit der Erneuerung erst beginne, wenn ein genügender Capitalstock angesammelt worden ist.

Die Reservefonds sind eben so wenig von Werth. Schwankungen des Ertrages, unvorhergesehene Fälle können dieselben doch nicht vollständig ausgleichen, dagegen ebenfalls eine Zeit lang zu Selbsttäuschungen Veranlassung geben, die dann um so traurigeren Enttäuschungen Platz machen müssen.

Die rechte Erneuerung, Versicherung und Reserve liegt nur in der Lebensfähigkeit und weisen Führung der Eisenbahnanstalt.

