

Ziffer 2 litt. c des bundesgerichtlichen Urtheils als in dem kantonsgerichtlichen und dem bezirksgerichtlichen Erkenntnisse wörtlich enthalten ist, sofort als unrichtig und es erscheint dieselbe um so auffallender, als Revisionspetent selbst an einer andern Stelle seines Gesuches jenes Rechtsbegehren seinem ganzen Inhalte nach auführt und daher ganz genau weiß, daß seine Ehefrau alternativ Zuspprechung einer Rente oder Errichtung eines eigenthümlichen Kapitals von 50,000 Fr. auf die Liegenschaft Argensfels verlangt hat.

4. Das Wittmannsgesetz vom 18. Wintermonat 1830 hat bei Erlaß des bundesgerichtlichen Urtheils vom 15. Juni d. J. weder bei den Akten gelegen, noch ist dasselbe von den Parteien angerufen, noch von den schwyzerischen Gerichten, nach dem Inhalt ihrer Erkenntnisse, zur Anwendung gebracht worden. Die Existenz dieses Gesetzes war daher keine „in den Akten liegende Thatsache.“ Allein es wäre diese Thatsache auch gar nicht erheblich gewesen, denn jenes Gesetz enthält lediglich erbrechtliche Bestimmungen, während es sich in concreto nicht um einen Vererbungs-, sondern um einen Ehescheidungsfall handelte und daher nicht der Erbtheil der Ehefrau Imhof am Nachlaß ihres Mannes, sondern die Entschädigung derselben wegen verschuldeter Ehescheidung zu bestimmen war. Hierüber hätte der Kanton Schwyz, gemäß Art. 49 des Bundesgesetzes über Civilstand und Ehe, ein Gesetz erlassen sollen. Daß dies bis jetzt nicht geschehen ist, mag nicht ohne Grund bedauert werden, kann aber selbstverständlich nicht dazu führen, in Ehescheidungsfällen bezüglich der ökonomischen Folgen das schwyzerische Erbrecht zur analogen Anwendung zu bringen.

5. Daß Revisionspetent mit Scheidwasser übergossen worden sei, hat das Bundesgericht als erwiesen angesehen, nicht aber auch die Thatsache, daß die Begießung durch seine Ehefrau oder auf deren Anstiftung erfolgt sei. Zur Abnahme des vom Petenten vor den schwyzerischen Gerichten anerborenen Ergänzungseides konnte das Bundesgericht schon deshalb nicht gelangen, weil dasselbe nach Art. 30 lemma 4 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege seinem Urtheile in der Regel den von den kantonalen Gerichten festgestellten Thatbestand zu Grunde

zu legen hat und nur ausnahmsweise eine Aktenvervollständigung vornehmen kann, im vorliegenden Falle aber ein diesfälliges Gesuch, beziehungsweise ein Begehren um Abnahme des anerborenen Ergänzungseides, vor Bundesgericht gar nicht gestellt worden war. Uebrigens sind Eidesanerbieten offenbar keine Thatsachen, sondern sie bezwecken gerade, Thatsachen, welche nicht in den Akten liegen, erst festzustellen und kann daher Art. 192 Ziffer 1 litt. c leg. cit. wegen Nichtbeachtung jenes Eidesanerbietens gar nicht angerufen werden.

6. Was Revisionspetent endlich bezüglich seiner Vermögensverhältnisse vorbringt, hat das Bundesgericht schon in Erwägung 8 seines Urtheils vom 15. Juni d. J. gewürdigt, und es ist dem Petenten nicht gelungen, diese Würdigung, beziehungsweise die Schlüsse, die das Bundesgericht über sein Vermögen aus dem gesammten Inhalte der Akten gezogen hat, als unrichtige oder irrthümliche darzuthun.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Das Revisionsgesuch des Michael Imhof wird nicht zugelassen.

II. Zwangsliquidation von Eisenbahnen.

Liquidation forcée des chemins de fer.

95. Urtheil vom 16. Juli 1877 in Sachen Limacher.

A. Reurrent besitzt am rechten Ufer der Entlen, in der Nähe ihrer Einmündung in die Emme, eine Mühle, die sog. Entlenmühle. Vor dem Bau der Bern-Luzern-Bahn, welche weiter oberhalb die Entle überschreitet, hatte letztere bei der Mühle keinen bestimmten Lauf; da nämlich die Emme öfters nicht mächtig genug war, deren Ablagerungskegel wegzuführen, so bildete die Entle bei jedem Hochwasser ein neues Bett und es erreichte ihr Grund oberhalb des sog. Mühlefluhkopfes nach den unwidersprochenen Angaben des Bahningenieur Cuenod eine Breite von circa 70 Meter.

Durch Vertrag mit der Allmendgemeinde übernahm die Bahngesellschaft gegen Abtretung der Entleschachen auf dem rechten Ufer die Wuhrpflcht längs dieser Schachen und übermittelte am 14. Juli 1874 dem Regierungsrathe des Kantons Luzern ein Projekt für eine Korrektio der Entle von der Straßenbrücke oberhalb Entlebuch bis zur Mündung der Entle in die Emme, nach welchem auf beiden Seiten der Entle der Länge nach laufende Dämme errichtet und dieselben mit sog. Sporren verbunden werden sollten. Dieses Projekt erhielt die Genehmigung der luzernischen Regierung durch Beschluß vom 21. August 1874, in Erwägung, daß

1. fragliche Korrektio, welche in erster Linie zum Schutze des Bahndammes, beziehungsweise der Brückenwiderlager, diene, nicht den Anstößern überbunden werden könne, indem der durch die Korrektio für dieselben zu erreichende Nutzen wohl in keinem Verhältnisse zu den bezüglichlichen Kosten stehe;

2. dagegen die Bahngesellschaft fragliche Korrektio, welche unzweifelhaft auch vom allgemein flußpolizeilichen Standpunkte aus als wünschenswerth erscheine, auf ihre Kosten ausführen möge, jedoch immerhin die Rechte Dritter vorbehalten.

Dieses Projekt wurde aber seitens der Eisenbahngesellschaft nicht vollständig ausgeführt; die Längendämme am linken Ufer wurden gar nicht und am rechten Ufer nur bis zu dem in einiger Entfernung oberhalb der Entlenmühle befindlichen Sporren 9 errichtet. Dagegen erstellte die Eisenbahngesellschaft am rechten Ufer gegen die Mühle hin zu den beiden im Plane vorgesehenen Sporren 10 und 11 noch den Sporren 12, um die Mühle zu schützen, weil die Schwelle 11 sich in der Curve befand und man deshalb die Entlenmühle für gefährdet erachtete.

In Folge Hochwassers wurde aber am 29. September 1875 der Sporren 12 größtentheils fortgerissen und auch das Wuhr des Müller Limacher, eine hoch über Wasser von Holz gebaute Langschwelle, zerstört.

B. Rekurrent verlangte nun von der Bern-Luzern-Bahngesellschaft Wiederherstellung dieses Wuhres, indem er dieses Begehren darauf stützte, daß der Hauptstrom, welcher früher vom Mühleschloßkopf auf das linke Ufer zurückgewiesen worden sei, in Folge der Wuhrunen der Bahngesellschaft und der Ausgrabung des Fluß-

bettes oberhalb der Mühle, nunmehr auf dem rechten Ufer gelaufen und dadurch die Zerstörung seines Wuhres bewirkt worden sei.

Der Flußinspektor des Kantons Luzern befürwortete dieses Gesuch bei der luzernischen Vaudirektion, gestützt darauf, daß

1. die Korrektio der Entlen von der Brücke bis zu deren Mündung in die Emme von der Bahngesellschaft verlangt und vom Regierungsrathe in der Meinung bewilligt worden sei, daß die Korrektio nicht den Anstößern überbunden werden könne;

2. der jetzige Lauf der Entlen, geleitet durch die Wuhrbauten, sich gerade auf die Mühle zuwälze und bei einem kommenden Hochwasser der Mühle großen Schaden zufügen müsse, während dieselbe durch zwei kurze Steindämme vor Gefahr gesichert werden könne.

Allein die Direktion der Bern-Luzern-Bahn weigerte sich, gestützt auf die Berichte ihres Ingenieurs, dem Begehren Limachers zu entsprechen, indem sie geltend machte, laut Plan habe die Gesellschaft das rechte Ufer der Entlen nur bis zum Nagelschloßkopf zwischen Schwelle Nr. 11 und 12 zu schützen, unterhalb sei sie nicht wuhrpflchtig. Im höchsten Falle könnte sie angehalten werden, die Schwelle 12 ganz zu beseitigen.

C. Nachdem nun die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern Ende Februar 1876 in Konkurs gerathen war, verlangte Limacher mittelst Eingabe vom 4. April v. J. Wiederherstellung des weggeschwemmten Wuhres unter Vorbehalt des Schadenersatzes, indem er behauptete, es sei vom Sektionsbureau Entlebuch rechts- und verbotwidrig das Flußbett bei der Entlenmühle geöffnet worden und in Folge dessen die Wegschwemmung der Wuhren erfolgt. Der Massaverwalter wies jedoch durch Entscheid vom 20. November v. J. diesen Anspruch ab, gestützt darauf, daß laut Bericht des Bahningenieur Cuenod die Steingewinnung innerhalb der regierungsräthlich genehmigten Uferlinie geschehen sei und kein Causalzusammenhang zwischen dieser Steingewinnung und der Wegschwemmung des Mühlewuhres bestehe, sondern letztere einfach in einem nicht widerstandsfähigen Zustande sich befunden habe.

D. Ueber diesen Beschluß beschwerte sich Limacher beim Bundesgerichte. Er verlangte, daß die Gesellschaft, resp. deren Rechtsnachfolger, pflichtig erklärt werde, das weggeschwemmte Ufer bei

seiner Mühle solid herzustellen, und führte zur Begründung dieses Gesuches an: Die Angaben im Erkenntniß des Massaverwalters seien unrichtig. Er beharre darauf, daß die Ursache der Zerstörung seines Wuhres in den Arbeiten der Bahn liege, und sei die Bahngesellschaft resp. ihr Rechtsnachfolger demnach, gemäß Art. 9 der Luzernischen Konzession, zur Wiederherstellung pflichtig. Denn nach dieser Konzessionsbestimmung könne den Anstößern der Entle kein Schaden und keine größere Last erwachsen, als sie bisher getragen haben. Schaden sei ihm nun entstanden, indem in Folge der theilweisen von der Bahn vorgenommenen Entlenkorrektur sein äußeres Wuhr zerstört worden sei, und diesen Schaden müsse die Bahngesellschaft ersetzen. Wenn letztere auch das Recht gehabt habe, die Entle zu korrigiren, so habe sie es doch nur so thun dürfen, daß die Rechte der unterhalb liegenden Uferanstößer nicht verletzt, ihr Besitzstand nicht geschädigt werde.

E. Die Massaverwaltung der Bern-Luzern-Bahn und der Kanton Bern trugen auf Abweisung des Rekurses an. Sie bestritten, daß durch die Korrektur der Entlen für den Rekurrenten größerer Schaden oder größere Lasten oder größere Gefahr herbeigeführt worden sei. Die Wuhre des Limacher seien schon in frühern Zeiten oft zerstört oder beschädigt worden; wären dieselben beim Hochwasser von 1875 in gutem Zustande gewesen, so würden sie widerstanden haben. Sie seien aber alt und morsch gewesen, ein Zustand, den Rekurrent verschuldet habe.

F. Das Gutachten des bestellten Experten, A. Mosseire in Lausanne, geht dahin: Die Entle sei ein sehr wildes Wasser, welches viel und großes Geschlebe mit sich führe, so daß die anstoßenden Grundstücke während der Hochwasser Verheerungen ausgesetzt seien. Zum Schutze ihrer Arbeiten habe die Bahngesellschaft Schutzwehren angebracht und es zeige eine Vergleichung der ältern Pläne, daß die Entle, welche früher auf den Mühlefluhfelsen zugeströmt sei und dann ihren Lauf parallel mit dem Wuhre Limachers oder gegen das linke Ufer genommen habe, durch die Arbeiten der Bahngesellschaft von jenem Felsen ab- und gegen die Wuhren Limachers geleitet worden sei. Um diese Verschlimmerung der Lage des Müllers zu heben, habe man die Schwelle 12 errichtet, welche den Strom in die Mitte des Bettes

habe zurückwerfen sollen. Allein dieselbe habe, wie es scheine, nicht genügt, um das Limachersche Wuhr zu schützen, indem beide, Schwelle und Wuhr, durch das Hochwasser von 1875 größtentheils fortgerissen worden seien, während sie dem bedeutend größeren Hochwasser von 1874 widerstanden haben. Einige Tage vor dem Hochwasser von 1875 habe die Eisenbahngesellschaft in der Nähe der Entlenmühle Steine aus der Entle nehmen lassen, wogegen von Limacher am 25. September 1875 ein gerichtliches Verbot erwirkt worden sei. Wenn man nun auch nicht bestimmt sagen könne, daß diese Arbeiten die Wegschwemmung des Wuhres verursacht haben, so lasse sich doch annehmen, daß dieselben dazu mitgewirkt haben.

Die Massaverwaltung der Bern-Luzern-Bahn habe im Jahre 1876 die Schwellen (oder Sporren) Nr. 11a und 12a auf dem linken Ufer der Entle erstellen lassen, welche im Plane nicht vorgesehen gewesen seien, jedoch die Linie der Längendämme nicht überschreiten und auch keine schädliche Wirkung hätten, wenn die Arbeiten vollendet wären. Beim gegenwärtigen unvollendeten Zustande der Dämme erscheine aber das Wasser namentlich für das rechte Ufer gefährlicher, weil es durch die Schwellen Nr. 11a und 12a gegen die Limachersche Mühle geworfen werde. Es sei daher in jedem Falle nothwendig, daß das im Jahre 1875 weggeschwemmte Wuhr wieder solid hergestellt und demselben eine größere Stärke und Ausdehnung gegeben werde, um die gegen früher, namentlich durch die Erstellung der Sporren 11a und 12a vermehrte Gefährlichkeit des Wassers zu paralisiren.

Nach Ansicht des Experten sollte ein breiter und solider Längsdamm von Sporren 12 bis in die Nähe der Mündung der Entle in die Emme, gemäß der s. Z. projektirten Korrektionslinie, erstellt werden, um das Limachersche Besitzthum gehörig zu schützen.

G. Da beide Parteien anerkannten, daß bei längerer Belassung des status quo Gefahr für die Mühle entstehe und der Vertreter der Masse und des Kantons Bern den Kläger sogar zur sofortigen Wiederherstellung des Wuhres aufgefordert hatten, wurde letzterer gemäß seinem Begehren durch provisorische Verfügung des Instruktionsrichters vom 25. April d. J. ermächtigt, sofort das Bett der Entle soweit nöthig auszugraben, um ohne

Verzug die solide Wiederherstellung des weggeschwemmten Wuhres vorzunehmen, Alles auf Kosten des unrechthabenden Theiles.

H. Im Weitern hatte Rekurrent in seiner Konkurs eingabe vom 4. April 1876 Ausmittlung der Entschädigung wegen der Güterstraße von der Station Entlebuch bis auf die Entlenmühle verlangt, war aber vom Masseverwalter ebenfalls abgewiesen worden und zwar mangels jeglicher Begründung des Anspruchs.

Auch hierüber beschwerte sich Limacher beim Bundesgerichte, und zwar stellte er in seinem Rekurse das Begehren, daß ihm für Belästigung durch Verlängerung seiner Zufahrtsstraße gegen das Dorf Entlebuch eine Entschädigung von 600 Fr. zugesprochen und die Bahngesellschaft, resp. der Käufer der Bahn, verpflichtet werde, die Straße von der Mühle bis zur Station zu $\frac{1}{3}$ und von der Station zum Dorfe zu $\frac{3}{10}$ zu unterhalten.

Die Entschädigungsforderung wurde später vom Rekurrenten mit Rücksicht darauf, daß auch bei deren Gutheißung doch nichts erhältlich wäre, fallen gelassen. Zur Begründung des zweiten Anspruchs wurde dagegen angeführt: Beim Baue der Bern-Luzern-Bahn sei seine Zufahrtsstraße zum Dorfe Entlebuch verlegt worden und zwar nachträglich in anderer Weise, als ursprünglich projektirt gewesen sei. Dadurch sei die Straße um ca. 600 Meter verlängert worden. Nun sei er als Besitzer der Mühle verpflichtet, die Straße von der Mühle zum Dorfe bis oberhalb der Station allein und von dort bis ins Dorf gemeinsam mit dem Besitzer der nahen Säge zu unterhalten. Diese Straße werde aber seit dem Betrieb der Bahn zehumal mehr befahren als vorher und so sei nun der Unterhalt auch ein viel theurer und beschwerlicher. Es wäre nun nicht richtig, wenn er, Rekurrent, der Eisenbahn die Zufahrtsstraße machen müßte; sondern es solle ihm diese die Last abnehmen, soweit sie durch ihr Zuthun vergrößert worden sei. Auch hier berufe er sich auf Art. 9 der luzernischen Konzession. Gemäß dieser Bestimmung sei die Bahngesellschaft wiederholt vom Regierungsrathe um Erstellung einer neuen Zufahrtsstraße zur Station Entlebuch gemahnt worden, allein umsonst. Das könne aber sein, des Rekurrenten, Recht nicht aufheben, um so weniger, da diese Verpflichtung nach Art. 8 u. 9 der Steigerungsbedingungen dem Käufer der Bahn überbunden sei.

I. Rekursbeklagte entgegneten: Die Straße sei etwas länger, aber gleichzeitig fahrbarer geworden; sie führe über das Stationsgebiet der Bahngesellschaft und werde auf dieser Strecke von letzterer unterhalten. Dafür, daß sie seit dem Eisenbahnbaue stärker begangen und befahren werde und deshalb die Unterhaltungspflicht beschwerlicher geworden sei, könne doch wohl nicht die Eisenbahngesellschaft, welche dieselbe nur im Umkreise ihres Territoriums benütze und dort auch unterhalte, verantwortlich gemacht werden. Der Art. 9 der Konzession beziehe sich nur auf diejenigen Theile einer Straße, welche wirklich verändert werden, und nur in dem Maße, als durch die Veränderungen größere Lasten für die Pflichten erwachsen. Bei dem Stück Station-Dorf seien nun gar keine andern Veränderungen vorgenommen worden, als diejenige einer Abhebung zum Zwecke der Herstellung eines gleichmäßigen Gefälls, also einer Verbesserung. Beim Stück Station-Mühle sei zu konstatiren, daß die Straßenlänge allerdings ca. 10--15 Meter mehr betrage. Allein da die Gesellschaft die Unterhaltungspflicht auf demjenigen Stück, welches über den Stationsplatz führe, übernommen habe, so bleibe jene Pflicht für den Mühlenbesitzer auf einem Stück, das kürzer sei als die alte, von ihm ehemals befahrene und unterhaltene Straße.

K. Beim Augenscheine ergab sich, daß der Weg von der Mühle bis zum Fuße des Hügels früher eine Länge von ca. 230 M. hatte und derselbe dann, um die Erstellung von Nebengeleisen zu vermeiden, auf den von der Eisenbahngesellschaft im Osten der Station Entlebuch angelegten Niveauübergang verlegt worden ist. Nach dem Plane wäre dadurch eine Verlängerung des Weges von 80--90 M. eingetreten und Limacher erhob damals, bei Auflegung des Katasterplanes, keinerlei Reklamation. Nach Beginn der Arbeiten wurde der Niveauübergang noch etwas weiter von der Station weg verlegt und dadurch die Verlängerung des Weges gegenüber den Angaben des Planes noch um 8--10 M. vermehrt. Nach Ueberschreitung der Bahn beim Uebergang à niveau führt die von der Eisenbahngesellschaft für die Station angelegte Straße in gerader Linie zum Fuße des Hügels, an den gleichen Ort, wie der frühere Weg.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Das Begehren, daß die Bahngesellschaft resp. deren Rechtsnachfolger zur theilweisen Unterhaltung der Straße von der Mühle zur Station und von der Station zum Dorfe Entlebuch verpflichtet werde, kann, auch abgesehen davon, daß dasselbe neu d. h. in der Konkursbeilage nicht enthalten ist, als begründet nicht erachtet werden. Durch die Verlegung der Straße ist die Unterhaltungspflicht des Rekurrenten nicht erschwert worden, indem die Straße, soweit sie über das Territorium der Bahn geht, vom Inhaber der letztern unterhalten wird, die beiden übrigen Strecken aber nicht größer sind, als der frühere Weg. Ueberdem hat Rekurrent s. Z. weder innert der in Art. 11 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatreehten vom 1. Mai 1850 festgesetzten Frist, noch innerhalb sechs Monaten nach Ablauf derselben (Art. 14 ibidem) irgend welche Rechte oder Forderungen angemeldet und sind daher gemäß der zuletzt citirten Gesetzesbestimmung seine allfälligen Ansprüche aus der Verlegung des Weges an die Eisenbahngesellschaft verwirkt. Allerdings ist nach der Planaufgabe eine etwelche Abänderung eingetreten, indem der Weg noch weiter ostwärts verlegt und dadurch 8—10 M. länger geworden ist. Allein es kann diesem Umstand, wie Rekurrent selbst anzuerkennen scheint, für die vorliegende Frage keinerlei Bedeutung beigemessen werden. Die Berufung des Rekurrenten auf Art. 9 der luzernischen Konzession ist ganz unstatthaft. Denn dieser Artikel verpflichtet den Konzessionsinhaber nur, die Unkosten für Veränderungen von Straßen, Wegen u. s. w. zu übernehmen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen weder ein Schaden, noch eine größere Last, als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können, und dieser Verpflichtung ist die Eisenbahngesellschaft, wie bereits bemerkt, nachgekommen, indem sie den Unterhalt der über ihr Gebiet führenden Straße übernommen hat und die beiden übrigen Stücke nicht länger sind als der frühere Weg. Im vorliegenden Falle soll auch die Mehrbelastung des Rekurrenten gegen früher nicht sowohl aus der Verlegung, als aus der Mehrbenutzung des Weges durch dritte Personen herrühren. Allein angenommen, es sei diese Behauptung des Anspruchers richtig, so kann daraus keineswegs eine privatrechtliche

Verpflichtung des Bahneigenthümers zur Mitunterhaltung des Weges hergeleitet werden.

2. Das weitere Begehren des Rekurrenten, daß die Eisenbahngesellschaft pflichtig erklärt werde, sein weggeschwemmtes Wuhr wieder solid herzustellen, stützt sich in faktischer Beziehung darauf, daß dasselbe in Folge der Arbeiten der Bahngesellschaft zerstört worden sei, und in rechtlicher Hinsicht auf den bereits oben angeführten Art. 9 der luzerner Konzession, welcher in seinem ersten Lemma bestimmt, daß da, wo in Folge des Eisenbahnbaues Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Flüssen, Kanälen oder Bächen u. s. w. erforderlich werden, alle Unkosten der Gesellschaft zufallen sollen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können, und in Lemma 2 die Pläne zu solchen Arbeiten der Genehmigung des Regierungsrathes, der auch über die Nothwendigkeit und Ausdehnung der Bauten zu entscheiden hat, unterstellt.

3. Nach dem Gutachten des technischen Experten kann nun in der That keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß sowohl durch die von der ehemaligen Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern gemäß dem regierungsräthlich genehmigten Plane ausgeführten Arbeiten, als durch die von der Massverwaltung am linken Ufer der Entle erstellten Schwellen 11 a und 12 a der Lauf der Entle zum Nachtheil des Rekurrenten verändert und die erstern Arbeiten die Wegschwemmung des Rimacherschen Wuhres wenn nicht verursacht, so doch mitveranlaßt haben. Denn während unbestrittenermaßen früher das Wasser vom Mühlesluhkopfe auf das linke Ufer geworfen wurde, nimmt dasselbe nunmehr seinen Lauf direkt gegen das Wuhr des Rekurrenten und ist das letztere daher offenbar mehr gefährdet, als es vor Ausführung jener Arbeiten der Fall war.

4. Im Fernern ist aber auch durch das Gutachten als erwiesen anzusehen, daß die bereits ausgeführten Arbeiten für das Rimachersche Besitztum eine schädliche Wirkung nicht üben würden, wenn gemäß dem s. Z. dem Regierungsrathe von Luzern vorgelegten und von diesem genehmigten Plane ein Steindamm

längs dem rechten Ufer der Entle bis in die Nähe ihrer Einmündung in die Emme erstellt, beziehungsweise die sämtlichen in jenem Plane vorgesehenen Arbeiten vollendet worden wären.

5. Nun ist aber jener Plan der Luzerner Regierung im Jahre 1874 als ein einheitlicher vorgelegt und von dieser auch nur als Ganzes genehmigt worden. Nichts weist darauf hin, daß die Eisenbahngesellschaft damals die Ermächtigung verlangt und erhalten habe, die projektierten Arbeiten nur theilweise auszuführen. Allerdings wurde die Eisenbahngesellschaft vom Regierungsrathe zur Korrektur der Entle nicht verpflichtet, sondern nur berechtigt erklärt. Allein daraus folgte keineswegs, daß sie diese Korrektur auch nur theilweise vornehmen durfte, sondern sie mußte dieselbe entweder gar nicht in Angriff nehmen oder dann, wenigstens soweit es zum Schutze der Ufer gegen vermehrte Gefahr nothwendig war, ausführen. Insbesondere war daher die Eisenbahngesellschaft, wie sie übrigens durch Erstellung der Schwelle 12 faktisch anerkannt hat, verpflichtet, den Müller Limacher gegen die durch ihre Arbeiten vergrößerte Wassergefahr zu schützen, denn es liegt gar nichts dafür vor, daß der Regierungsrath von Luzern nicht auch den im Plane eingezeichneten Damm längs dem Besigthum des Müller Limacher als einen integrierenden Bestandtheil der Korrektur betrachtet habe und das in der ersten Erwägung des Genehmigungsbeschlusses Gesagte, daß die Korrektur nicht den Anstößern überbunden werden könne, nicht auch auf jenen den Rekurrenten schützenden Damm Anwendung finde.

6. Diese Pflicht zur Vollendung der nur theilweise ausgeführten Korrektur der Entle ruht nun allerdings nicht bloß auf der in Konkurs gerathenen Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern, sondern liegt gemäß Art. 9 der Luzerner Konzession, als mit dieser verknüpft, dem jeweiligen Inhaber derselben, also der Massaverwaltung, beziehungsweise dem neuen Erwerber der genannten Bahn ob, indem die Uebernahme und der Betrieb der letztern nur auf Grundlage jener Konzession statthaft ist. (Art. 33 des Bundesgesetzes über die Zwangsliquidation von Eisenbahnen vom 24. Juni 1874.) Dieser Verpflichtung hat nun aber Limacher die Masse resp. den Rechtsnachfolger der ehemaligen Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern dadurch entzogen, daß er in Folge der vom

Instruktionsrichter erlassenen provisorischen Verfügung das Wuhr in einer Weise hergestellt hat, daß ein weiterer Schutz seiner Mühle nicht erforderlich erscheint. Dafür hat aber Rekurrent, soweit die Verpflichtung der Bahn reicht, Anspruch auf Ersatz der gehaltenen Auslagen und nun erscheint es den Verhältnissen angemessen, wenn die Konkursmasse verpflichtet wird, demselben die Hälfte der diefalls gehaltenen Unkosten zu vergüten. Damit sind dann aber alle Ansprüche des Rekurrenten, welche derselbe sowohl aus den von der ehemaligen Bern-Luzern-Bahngesellschaft, als von der Massaverwaltung an der Entle vorgenommenen Korrektionsarbeiten herleiten könnte, getilgt, so daß weder die Massaverwaltung noch der Kanton Bern als Erwerber der Bahn wegen jener Arbeiten zu weiteren Leistungen gegenüber dem Rekurrenten angehalten werden kann. Die Forderung des letztern auf Ersatz der sämtlichen für die Wiederherstellung des Wuhres gehaltenen Auslagen erscheint deshalb unbegründet, weil nicht bewiesen ist, daß das alte, nach den Aussagen der einvernommenen Zeugen in schadhafem Zustande gewesene, Wuhr lediglich in Folge der Arbeiten der Bahngesellschaft weggeschwemmt worden sei und Rekurrent nicht beanspruchen kann, das die bisher von ihm unbefrittenermaßen getragene Last von der Bahngesellschaft übernommen, sondern nur, daß er gegen eine Vergrößerung dieser Last, beziehungsweise Vermehrung der Wassergefahr geschützt werde.

7. Was endlich den Umfang der vom Rekurrenten für die Wiederherstellung des Wuhres gehaltenen Unkosten betrifft, so bleibt deren gültliche oder rechtliche Ausmittlung den Parteien vorbehalten.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Konkursmasse der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern, resp. deren Rechtsnachfolger, ist verpflichtet, dem Müller Anton Limacher die Hälfte der für die gemäß der provisorischen Verfügung vom 25. April 1877 erfolgten Wiederherstellung seines Wuhres gehaltenen Unkosten, deren Ermittlung den Parteien vorbehalten bleibt, zu bezahlen. Mit seinen weitergehenden Ansprüchen ist Rekurrent abgewiesen.