

Bekanntmachungen

von

Departementen und andern Verwaltungsstellen des Bundes.

Bericht.

des

eidgenössischen Auswanderungsamtes an das schweizerische Politische Departement über den Untergang des Dampfers „Titanic“ und die Massnahmen zur Wahrung der Interessen der von schweizerischen Agenturen beförderten Personen und ihrer Hinterbliebenen, sowie der Angehörigen der Schiffsangestellten schweizerischer Nationalität.

(Vom 28. November 1912.)

Am 16. April 1912 verbreitete der Telegraph die Schreckenskunde, der Dampfer „Titanic“ sei untergegangen und mehrere hundert Menschen hätten bei der Katastrophe ihr Leben verloren. Da von dem Unglück auch Schweizer und von schweizerischen Agenten beförderte Ausländer betroffen wurden, beehren wir uns, Ihnen über den Untergang des „Titanic“ und unsere bisherigen Massnahmen zur Wahrung der Interessen der von unseren Agenturen mit diesem Schiffe beförderten Reisenden und der schweizerischen Angestellten auf dem erwähnten Dampfer folgendes mitzuteilen.

Der „Titanic“, der grösste Dampfer der Welt, war ein Schiff von 46,328 Register-Tons (130,000 m^3 oder 47,069,248 kg Tragfähigkeit), 268 m Länge und 32 m Höhe (vom Kiel bis zur Kommandobrücke). Das Schiff hatte 11 Stockwerke, besass 15 Schotten, 3 Schrauben, Turbinen (46,000 Pferdekkräfte) und

war mit den Sicherheitsvorrichtungen und allem Komfort der Neuzeit (Radiotelegraph, Telephon, Wasserwärmemessern, Glockensignalen, Scheinwerfern, Bädern, Lifts, Sportsälen, Restaurants etc.) ausgestattet. Der „Titanic“ war zur Aufnahme von 3502 Personen (2599 Passagieren und 903 Angestellten) gebaut worden, und in seinem Speisesaal I. Klasse konnten 532 Personen zu gleicher Zeit ihre Mahlzeit einnehmen. Das Schiff kostete $37\frac{1}{2}$ Millionen Franken.

Mittwoch den 10. April, mittags ungefähr 12 Uhr, fuhr der „Titanic“ von Southampton ab, lief Cherbourg an und verliess Queenstown (Irland) am 11. April nachmittags. An Bord befanden sich 2223 Personen; davon waren 1324 Passagiere und 899 Angestellte. Über den Untergang des Dampfers und die Ursachen, die dazu führten, entnehmen wir dem Berichte des Senators W. A. Smith (Präsident des mit der Untersuchung der Ursachen der Titanic-Katastrophe betrauten Senatsausschusses) an den Senat der Vereinigten Staaten vom 28. Mai 1912 folgende Angaben:

Vor der Abfahrt des Schiffes sind weder Dampfkessel, Querschotten, Ausrüstung, noch Signaldienstvorrichtungen desselben in genügender Weise geprüft worden. Am Unglückstage (Sonntag den 14. April) hat der „Titanic“ vom Mittag an bis abends 10 Uhr mehrere Telegramme (von den Dampfern „Baltic“, „Californian“ und „Amerika“) erhalten, mit der Meldung, es seien auf seiner Route und in geringer Entfernung von derselben Eisberge gesichtet worden. Trotz dieser Warnungen hat der „Titanic“ die Fahrt nicht verlangsamt und seine Reise mit 21 Knoten Geschwindigkeit (d. h. 38,9 km in der Stunde oder 10,8 m in der Sekunde) fortgesetzt; die einzige Vorsichtsmassregel ist der Befehl an den Ausgucker gewesen, seine Wachsamkeit zu erhöhen. Nachts 11 Uhr 46 Schiffszeit oder 10 Uhr 13 New Yorker Zeit (die New Yorker Zeit geht der mitteleuropäischen 6 Stunden nach), als sich der Dampfer unter $41^{\circ}46'$ nördlicher Breite und $50^{\circ}14'$ westlicher Länge befand, wurde dem wachthabenden Offizier vom Ausgucker gemeldet: „Eisberg vor uns“. Unverzüglich wurde der Versuch gemacht, dem Eisberg auszuweichen und die Maschinen rückwärts arbeiten zu lassen. Die Massnahmen kamen aber (obwohl zwischen der Meldung und dem Zusammenstoss mehrere Minuten verstrichen) zu spät, und der Eisberg riss die Stahlplatten des Schiffsrumpfes auf. Die Meldungen über die Grösse des Lecks waren derart, dass der Kapitän und der Oberingenieur den Ernst der Lage erkannten. Infolge des Gewichtes

des hineinströmenden Wassers sank der Vorderteil des Schiffes tiefer und tiefer. Gleichwohl wurden die Passagiere nicht alarmiert oder gewarnt. 15 Minuten nach dem Zusammenstoss beauftragte der Kapitän den Telegraphisten, Notsignale zu geben. Dieselben wurden auf Cape Race und von den Dampfern „Mount Temple“, „Frankfurt“ und „Carpathia“ aufgefangen und beantwortet. Den letzten Hilfsruf des „Titanic“ hat der Dampfer „Virginian“ nachts 12 Uhr 27 vernommen. Auf dem „Titanic“ waren für 1176 Personen Rettungsboote vorhanden; doch haben sie nur 704 Personen aufgenommen (2 Passagiere wurden später aus dem Meer aufgefischt), weil es der Mannschaft bei der Besetzung derselben an der nötigen Ordnung und Sachkenntnis fehlte. Der Dampfer „Californian“, der nur 35 km vom „Titanic“ entfernt gewesen war und auf dem man die Alarmsignale gesehen, kam ihm nicht zu Hülfe; dagegen traf die „Carpathia“ um 4 Uhr auf der Unglücksstelle ein und nahm bis um 8¹/₂ Uhr Schiffbrüchige an Bord, worauf dort ein Dank- und Trauergottesdienst abgehalten wurde. Der „Titanic“ ging nachts um 2 Uhr 20 mit allen Menschen, die sich noch an Bord befanden, unter. Von den 2223 Passagieren und Angestellten wurden nur 706 gerettet (60 % der ersten, 42 % der zweiten, 25 % der dritten Klasse und 24 % der Mannschaft), und 1517 Menschen fanden den Tod in den Fluten.

Der Bericht der englischen Regierungskommission vom 30. Juli 1912 über die Ursache der Titanic-Katastrophe bestätigt, dass dieselbe hauptsächlich auf die allzu grosse Schnelligkeit, mit der man das Schiff trotz aller Warnung die Reise habe fortsetzen lassen, zurückzuführen sei, und erwähnt, man würde in Zukunft ein solches Verhalten als Nachlässigkeit ansehen müssen.

Am Morgen des 16. April erhielten wir die erste bestimmte Nachricht, dass der Dampfer „Titanic“ mit einem Eisberg zusammengestossen sei, und erkundigten uns sofort telephonisch bei den Vertretern der White Star Line in der Schweiz, ob sich auf dem erwähnten Dampfer schweizerische Passagiere befunden hätten. Wir erhielten hierauf die Antwort, mehrere Schweizer hätten mit dem „Titanic“ die Reise nach Amerika angetreten, das Schiff hätte schwere Havarien erlitten, die Passagiere seien jedoch gerettet und der Dampfer könne allein seine Reise nach New York fortsetzen. Jedoch schon zwei Stunden später traf die Kunde ein, der „Titanic“ sei untergegangen, und nachmittags 3 Uhr konnten wir feststellen, dass 16 Schweizer auf dem Schiffe gewesen und 9 davon wahrscheinlich gerettet worden seien. Wir

setzten uns nun unverzüglich mit dem schweizerischen Konsulat in Liverpool und der schweizerischen Gesandtschaft in London in Verbindung, um möglichst bald ein genaues Verzeichnis sämtlicher Passagiere des „Titanic“ und eine Liste der geretteten Personen zu erhalten. Aber erst am 27. April erhielten wir ein zuverlässiges Verzeichnis der geretteten Schiffbrüchigen, und in den Besitz einer Liste sämtlicher Passagiere gelangten wir erst Ende Mai. Es wurde uns nämlich mitgeteilt, das Passagierverzeichnis sei mit dem Dampfer untergegangen und eine Kopie sei nicht erhältlich. Dies war für uns sehr unangenehm, denn fortwährend trafen Anfragen ein, ob diese oder jene Person, über deren Verbleib man keine Nachricht habe, vielleicht auf dem „Titanic“ gewesen sei. Unsere Nachforschungen ergaben schliesslich, dass Schweizer namens Piazza, Gosteli, Schmid, Zein, Schweizer, Hofstetter, Mauch, Laroche, Deflorin u. a. nicht mit dem „Titanic“ gereist waren; Deflorin gab sich in Bern fälschlicherweise als Schiffbrüchiger des „Titanic“ aus. Wir ersuchten ferner auch die Agenturen, uns über die von ihnen mit dem „Titanic“ beförderten Reisenden Aufschluss zu geben, und es ist dieser Einladung mit anerkennenswerter Promptheit Folge gegeben worden. Auf diese Weise gelang es uns, schon zwei Tage nach dem Schiffsunglück ein Verzeichnis der 17 schweizerischen Passagiere des „Titanic“, der von den schweizerischen Auswanderungsagenturen mit diesem Dampfer spedierte 39 ausländischen Auswanderer und später auch der 8 schweizerischen Schiffsangestellten anzufertigen. Wir lassen hiermit dieses Verzeichnis folgen (s. Seiten 492 und 493).

Im fernern wurden von schweizerischen Auswanderungsagenturen im Auftrage ausländischer Speditionsgeschäfte 35 Auswanderer im Transit nach Southampton befördert, wo sie sich an Bord des „Titanic“ begaben. Mit den Angelegenheiten dieser Auswanderer haben wir uns nicht zu befassen. Die Beträge für die im voraus bezahlte Kopfsteuer und diejenigen für die Inlandbillette sind den Angehörigen der Verunglückten zurückerstattet worden.

Es entstand für uns die Aufgabe, uns mit den von den schweizerischen Agenturen beförderten Personen (Schweizern und Ausländern) beziehungsweise mit den Hinterbliebenen derselben in Verbindung zu setzen und uns dafür zu verwenden, dass ihnen die Agenturen die ihnen zukommenden Rückzahlungen und Entschädigungen verabfolgen, und ferner allfällige Schadenersatzansprüche von Schweizern bei der White Star Line geltend

Gerettete Passagiere.

Name	Schiffsklasse	Zivilstand	Aufenthalt vor der Abreise	Beruf
1. Simonius, Alphons	I	verheiratet	Basel	Banquier
2. Stählin, Dr. Max	I	"	"	Kaufmann
3. Fröhlicher, Max	I	"	Zürich	"
4. Fröhlicher, Frau M.	I	"	"	—
5. Fröhlicher, Frll. Margr.	I	ledig	"	—
6. Jerwan, Frau A. S.	II	verheiratet	Mont-de-Couvet	Privatière
7. Kink, Anton	III	"	Zürich	Commis
8. Kink, Louise	III	"	"	—
9. Kink, Louise (Kind)	III	ledig	"	—
10. Segesser, Emma	II	"	St. Gallen	Dienstmädchen
11. Lehmann, Bertha	II	"	Lotzwil	"

Ertrunkene Passagiere.

1. Wirz, Albert	III	ledig	Uster	Landwirt
2. Kink, Vincenz	III	"	Zürich	Commis
3. Kink, Maria	III	"	"	—
4. Arnold, Joseph	III	verheiratet	Seedorf (Uri)	Landwirt
5. Arnold, Josephine	III	"	"	—
6. Haas, Aloisia	III	ledig	Altdorf	Dienstmädchen

Schweizerische Schiffsangestellte (alle ertrunken).

		Helmat	
1. Grosclaude, Gerald	ledig	Fleurier	Confiseur
2. Mattmann, Adolf	"	Inwil	Pâtissier
3. Pedrini, Alessandro	"	Osco	Kellner
4. Rigozzi, Abele	"	Aquila	"
5. Bochatay, Alexis	"	Salvan	Koch
6. Vögelin, Haus	verheiratet	Reigoldswil	"
7. Zanetti, Mario	ledig	Poschiavo	Kellner
8. Bazzi, Narcise	"	Brissago	"

Von schweizerischen Agenturen beförderte und ertrunkene
ausländische Auswanderer.

Name	Heimat
1. Pasic, Jakob	Strekljevec (Krain)
2. Ivan, Cor	Ogulin (Kroatien)
3. Bartol, Cor	" "
4. Ludovic, Cor	" "
5. Dika, Mirko	" "
6. Stankovic, Jovan	Sissek "
7. Jalsevac, Ivan (Jerserac Inav)	Topolovac "
8. Drazenovic, Josef	Hrastelnica "
9. Karun, Franz	Krainburg (Krain)
10. Karun, Anna	" "
11. Markun, Joh.	Bela (Kroatien)
12. Strilic, Ivan	Vuceva "
13. Cacic, Marya	Kula "
14. Crescovic, Jeko	Brdo(vec?) "
15. Calic, Petar	Breznic "
16. Cacic, Manda	Kula "
17. Dimic, Jovan	Ostroica "
18. Cacic, Luca	Kula "
19. Eccinovic, Jeso	Lipovaglavica "
20. Cacic, Jego	Kula "
21. Pocruic, Tome	Bucovac "
22. Uzelac, Jevo	Breznik "
23. Creskovic, Luka	Gaj "
24. Pocruic, Mate	Bucovac "
25. Creskovic, Marya	Kula "
26. Lulic, Nicola	Konjskobrdo "
27. Vovk, Janko	Jesenice (Krain)
28. Pavlovic, Stefo	Vagovina (Kroatien)
29. Hendekovic, Ignaz	" "
30. Osman, Mara	" "
31. Petranec, Matilda	" "
32. Karajic, Milan	Kravarsko "
33. Turcin, Stjepan	" "
34. Balkic, Cerin	Batic (Bosnien)
35. Rekić, Eido	" "
36. Delalic, Regjo	" "
37. Sivic, Huson(ein?)	" "
38. Smiljanic, Mile	Pisac (Kroatien)
39. Zimmermann, Leopold	Todtmoos (Baden)

zu machen, sowie uns zu bemühen, dass unsere Landsleute bei der Verteilung der, wie wir noch ausführlicher darstellen werden, beim Lordmayor in London eingegangenen Liebesgaben berücksichtigt werden.

Die Erfüllung dieses Auftrages verursachte eine umfangreiche und nicht selten schwierige Korrespondenz (bis jetzt 430 Briefe).

Was zuerst die von den schweizerischen Agenturen mit dem „Titanic“ beförderten ausländischen Auswanderer betrifft, so haben wir die Agenten ersucht, uns möglichst bald den Nachweis zu leisten, dass sie den Angehörigen der Ertrunkenen, sofern die letzteren Familienväter gewesen seien, den Versicherungsbetrag von je Fr. 500 gesandt, sowie denselben die beim Vertragsabschluss im voraus bezahlte Kopfsteuer (Einwanderer in die Union müssen 20 Fr. Kopfsteuer bezahlen) und die Beträge für Inlandbillette zurückerstattet hätten. Die Agentur Imobersteg & Cie. ist unserer Einladung bereits nachgekommen, und wir konnten am 30. September der österreichisch-ungarischen Gesandtschaft in Bern über die von dieser Agentur an österreichisch-ungarische Staatsangehörige verabfolgte Beträge detaillierte Abrechnung vorlegen, nachdem wir ihr am 30. April ein genaues Verzeichnis der 38 Auswanderer aus Österreich-Ungarn, die von schweizerischen Agenten befördert worden waren, übermacht hatten. (Unterm 10. Mai ist auch der deutschen Gesandtschaft mitgeteilt worden, dass die Agentur Kaiser & Cie. den ledigen Leopold Zimmermann, von Todtmoos, zur Beförderung nach Amerika mit dem „Titanic“ übernommen habe.) Die Agenturen V. Klaus und Joh. I. Büchel in Buchs haben sich bereit erklärt, alle berechtigten Ansprüche der von ihnen beförderten Auswanderer aus Österreich-Ungarn zu befriedigen, sobald sie genau wissen, an wen sie die Beträge auszurichten haben. Über die Art und Weise der Erledigung der Angelegenheit werden uns mit einem Berichte hierüber die Originalquittungen vorgewiesen werden. Die noch nicht erledigten berechtigten Ansprüche ausländischer Auswanderer an schweizerische Agenturen werden also ohne Anstand befriedigt werden; doch stösst die Ermittlung der genauen Adressen der Bezugsberechtigten auf Schwierigkeiten. Es darf jedoch mit Befriedigung konstatiert werden, dass die vier oberwähnten Agenturen ihren Verpflichtungen prompt nachgekommen sind und nachkommen werden, obwohl es sich um Auszahlung von Beträgen von zusammen zirka 15,000 Fr. handelt, für welche nur geringe Deckung durch Rückversicherung vorhanden ist.

Von den schweizerischen Passagieren des „Titanic“ haben, für die Geltendmachung von Forderungen, die Herren Simonius, Stählin, Fröhlicher und Frau Jerwan unsere Vermittlung nicht in Anspruch genommen, und die Rechte der Hinterbliebenen der beiden Schiffsangestellten N. Bazzi und A. Pedrini vertritt Herr A. A. Biucchi (Rechtsbureau Humphrey, Nimme and Philipps) in London.

Auf die Anfrage, ob die White Star Line den Passagieren des „Titanic“ den Schaden für das Gepäck, um das sie durch den Untergang des Dampfers gekommen seien, vergüten wolle, teilten die Vertreter dieser Schiffsgesellschaft (die Herren Hill, Dickinson & Co.) unserer Gesandtschaft in London mit, dass sie für verloren gegangene persönliche Habe der geretteten Reisenden keine Verantwortung übernehmen. Wie wir in Erfahrung gebracht haben, erklärt die White Star Linie, der Untergang des „Titanic“ sei durch „force majeure“ erfolgt und sie lehne deshalb überhaupt alle Schadenersatzforderungen von Hinterbliebenen verunglückter Passagiere, sowie für verloren gegangenes Gepäck ab. Darüber, ob Ansprüche an die genannte Gesellschaft vor dem Richter geltend gemacht und von ihm gutgeheissen worden sind, ist uns bisher nichts bekannt geworden. Dagegen ist die Schiffsgesellschaft nach dem englischen „Workmen's Compensation Act 1906“ verpflichtet, der Witwe und den Kindern eines jeden ertrunkenen Angestellten des „Titanic“ eine Entschädigung von Fr. 3750 bis Fr. 7500 zu entrichten und den Hinterbliebenen lediger Angestellter einen Betrag zu verabfolgen, dessen Höhe sich nach dem Grad der Abhängigkeit der Eltern oder Geschwister vom Verunglückten und nach dem Betrage richtet, den er ihnen während seines Dienstes als Unterstützung gesandt hat. Die Vertreter der White Star Line offerierten den Hinterbliebenen der verunglückten ledigen Schiffsangestellten schweizerischer Nationalität einen Betrag, welcher der Summe gleichkomme, die sie während der Dauer der letzten drei Jahre nachgewiesenermassen ihren Angehörigen gesandt haben. Im Einverständnis mit den letztern erkundigten wir uns durch Vermittlung der schweizerischen Gesandtschaft in London, ob Aussicht vorhanden sei, durch einen Prozess eine grössere Entschädigung zu erhalten. Das Gutachten des Anwalts der Gesandtschaft (Herrn Freshfield) lautete dahin, dass der dreifache Betrag der jährlich geleisteten Unterstützung den Forderungen des Gesetzes entspreche und auf dem Prozesswege kaum mehr erhältlich gemacht werden könnte. Wir benachrichtigten hievon die Hinterbliebenen der in Rede

stehenden Angestellten und ersuchten auf deren Wunsch unsere Gesandtschaft in London, sich mit den Vertretern der White Star Line, wenn irgend möglich, gütlich zu verständigen; auch unterliessen wir nicht, letztere darauf aufmerksam zu machen, dass wir im Falle eines allzu rigorösen Verhaltens der Schiffsgesellschaft unserm Departement zuhanden des Bundesrates die Frage vorlegen würden, ob nicht den schweizerischen Agenturen im Hinblick auf die Verumständungen des Untergangs des „Titanic“ und auf das Verhalten der Gesellschaft verboten werden solle, fürderhin Auswanderer und Passagiere mit der White Star Line zu befördern.

Wir sammelten unterdessen all die Ausweise, die zur Geltendmachung der Schadenersatzansprüche nötig waren. Den Bemühungen unserer Gesandtschaft in London gelang es, mit den Vertretern der White Star Line eine Verständigung zu erzielen, und letztere hat in einzelnen Fällen erheblich höhere Entschädigungen zugesichert, als anfänglich offeriert worden waren.

Es sind zugesprochen worden den Angehörigen von

Mattmann, ledig	Fr. 1267. 25	+	Fr. 32. 60	für rückständ. Gehalt
Rigozzi,	„	„	1900. 85	+ „ 10. 60 „ „
Bochatey,	„	„	3041. 40	+ „ 50. 65 „ „
Zanetti,	„	„	1267. 25	+ „ 10. 60 „ „
Grosclaude,	„	„	—.—	+ „ 21. 70 „ „
Vögelin, verheiratet	„	„	7500.—	+ „ —.— „ „

und ihnen nach Abzug von Fr. 138, die der Gesandtschaft für Advokatenhonorare und Gebühren erwachsen sind, auch ausbezahlt worden. Die Kosten für ein Rechtsgutachten im Betrage von Fr. 53 hat der Bund bestritten.

Den Angehörigen des ledigen Grosclaude wurde eine Entschädigung von Fr. 1000 zuerkannt; doch wollen sich dieselben mit dieser Summe nicht begnügen und werden wahrscheinlich den Prozessweg betreten.

Die Leichen Rigozzis und des Auswanderers Wirz wurden aufgefischt und sind in New York auf Kosten der Schiffsgesellschaft beerdigt worden. Die auf ihnen aufgefundenen Gegenstände und ferner der Gegenwert des Sparheftes Zanettis im Betrage von Fr. 450. 45 sind den Angehörigen dieser Schiffbrüchigen übermacht worden.

Für die Passagiere, die beim Untergang des Dampfers „Titanic“ Schaden erlitten haben, und die Angehörigen der ertrunkenen Reisenden und Schiffsangestellten ist eine allgemeine

Liebesgabensammlung veranstaltet worden, an der sich auch der schweizerische Bankverein in Basel lebhaft beteiligt hat. Die Sammlung soll Zeitungsberichten zufolge gegen acht Millionen Franken ergeben haben, und man erwartet, dass die Gesuche von 2296 Personen um Unterstützungen berücksichtigt werden können. Wir haben unserer Gesandtschaft in London die für die Partizipation an der Verteilung der Liebesgaben erforderlichen Berichte und Ausweise für die Hinterbliebenen der schweizerischen Schiffsangestellten, sowie für die Angehörigen der verunglückten Auswanderer Wirz, Arnold, Haas und für die geretteten, aber geschädigten Dienstmädchen Segesser und Lehmann (A. Kink in Milwaukee, Bruder der ertrunkenen Geschwister V. und M. Kink, hat sich selbst um eine Liebesgabe beworben) eingesandt, und sie hat diese Schriftstücke am 28. Juli dem Lordmayor in London mit der Bitte übermacht, die Gesuchsteller soweit als möglich zu berücksichtigen. Aus dieser Sammlung sind bisher dem Vater Grosclaudes Fr. 500 und der Witwe Voegelins Fr. 1250 bezahlt worden. Wie uns die schweizerische Gesandtschaft in London mitgeteilt hat, wird die Verteilung der Liebesgaben in Bälde fortgesetzt werden, sodass wir erwarten dürfen, auch für die übrigen schweizerischen Gesuchsteller demnächst Gaben zu erhalten.

Die Auswanderungsagentur Kaiser & Cie. hat die Ansprüche der von ihr beförderten Auswanderer Kink und Wirz befriedigt wie folgt:

Der gerettete A. Kink in Milwaukee (von Feldbach in Österreich, aber in Zürich wohnhaft gewesen) hat erhalten:

- Fr. 400. — Versicherung für sein Gepäck.
- „ 400. — Versicherung für das Gepäck seines Bruders.
- „ 167. — für zwei Bahnbillette seiner Geschwister von New York nach Milwaukee.
- „ 725. — für einen Check auf ihn lautend.
- „ 262. 50 für einen Check auf seinen Bruder lautend.
- „ 262. 50 für einen Check auf seine Schwester lautend.

Die Eltern Wirz haben erhalten:

- Fr. 500. — Versicherung des Lebens ihres Sohnes.
- „ 400. — Versicherung des Gepäcks ihres Sohnes.
- „ 452. 50 für zwei Checks.
- „ 88. 05 für das nicht zur Verwendung gelangte Inlandbillet.
- „ 20. — für die im voraus bezahlte Kopfsteuer.

Die Agentur Imobersteg & Cie. hat den Hinterbliebenen der

von ihr beförderten Eheleute J. Arnold (beide hatten sogenannte prepaid tickets d. h. Billette, die ihnen aus Amerika zugesandt worden waren) Fr. 500 für Versicherung des Familienhauptes ausbezahlt und ihnen alles grössere Gepäck, weil es zu spät in Southampton eingetroffen war, zurückgesandt.

Weitere berechnigte Forderungen an die Agenten seitens schweizerischer Passagiere und Auswanderer sind uns nicht zur Kenntnis gebracht worden.

Schliesslich wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass uns unsere Gesandtschaft in London unterm 1. Juli die amtlich beglaubigten Totenscheine der ertrunkenen schweizerischen Schiffsangestellten und Auswanderer übermacht hat, und dass wir dieselben den Angehörigen der Schiffbrüchigen unverzüglich gesandt haben.

Wir glauben sonach, gemeinsam mit der schweizerischen Gesandtschaft in London alles, was bis heute irgend möglich war, getan zu haben, um die Interessen der Hinterbliebenen der schweizerischen Schiffsangestellten und Auswanderer, die der geretteten aber geschädigten Schweizer, sowie die der Angehörigen der von unseren Agenturen beförderten ausländischen Auswanderer, zu schützen.

Eidgenössisches Auswanderungsamt:

J. Möhr.

Zahl der überseeischen Auswanderer aus der Schweiz.

Monat	1912	1911	Zu- oder Abnahme
Januar bis Ende Oktober	5020	4775	+ 245
November	527	440	+ 87
Januar bis Ende November	5547	5215	+ 332

Bern, den 12. Dezember 1912.

(B.-B. 1912, V, 237.)

Eidg. Auswanderungsamt.

Verpfändung einer Eisenbahn.

Die Direktion der Montreux-Berner Oberland-Bahn stellt das

Gesuch, es möchte ihr bewilligt werden, die 12,762 km lange Linie von Zweisimmen nach Lenk samt Zugehören und Betriebsmaterial im Sinne von Art. 9 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen im **I. Rang** zu verpfänden, zur Sicherstellung eines Anleihe von **550,000 Fr.**, das zum Bau und zur Ausrüstung dieser Linie verwendet worden ist.

Gesetzlicher Vorschrift gemäss wird dieses Verpfändungsbegehren öffentlich bekannt gemacht, unter gleichzeitiger Ansetzung einer mit dem **3. Januar 1913** ablaufenden Frist, binnen welcher allfällige Einsprachen gegen die beabsichtigte Verpfändung dem Bundesrate schriftlich einzureichen sind.

Bern, den 6. Dezember 1912.

(2..)

Im Namen des schweiz. Bundesrates:
Schweiz. Bundeskanzlei.

Versteigerung von Artillerie-Bundespferden.

Behufs Liquidation des diesjährigen Depotbestandes finden folgende Versteigerungen von Artillerie-Bundespferden statt:

- in **Lausanne** bei den Kasernenstallungen Pontaise, am 18. Dezember, vormittags 10 Uhr,
- in **Zürich** bei den Kasernenstallungen, am 23. Dezember, vormittags 10 Uhr,
- in **Bern** bei der Tierarzneischule, am 24. Dezember, vormittags 10 Uhr.

Thun, 11. Dezember 1912.

Direktion der eidg. Pferderegianstalt.

Internationaler forstlicher Kongress in Paris 1913.

Laut einer von der französischen Botschaft unterm 16. v. Mts. an den Bundesrat gerichteten Note soll vom 16. bis 20. Juni 1913 in Paris ein vom Touring-Club Frankreichs veranstalteter

internationaler forstlicher Kongress stattfinden. Zur Teilnahme an diesem Kongress werden die interessierten forstlichen Kreise des Auslandes eingeladen.

Indem das unterzeichnete Departement dieses zur Kenntnis der beteiligten Kreise bringt, erlaubt es sich beizufügen, dass das Programm und Reglement auf der Departementskanzlei erhältlich ist.

Bern, den 9. Dezember 1912.

(2.).

Eidg. Departement des Innern.

Abonnementseinladung.

Es wird hiermit bekannt gemacht, dass der Abonnementspreis für das schweizerische Bundesblatt **Fr. 10** per Jahr beträgt, die portofreie Zusendung im ganzen Umfange der Schweiz inbegriffen.

Das Bundesblatt wird enthalten: zur Veröffentlichung sich eignende Verhandlungen des Bundesrates; Botschaften und Berichte des Bundesrates an die Bundesversammlung, samt Beschluss- und Gesetzesentwürfen; Kreisschreiben des Bundesrates; Bekanntmachungen der Departemente und anderer Verwaltungsstellen des Bundes, u. a. die monatlichen Übersichten der Zolleinnahmen, Mitteilungen betreffend die Verpfändung von Eisenbahnen, Übersichten der Verspätungen der Eisenbahnzüge, Tableau über die Auswanderung von Schweizern nach überseeischen Ländern, Ausschreibungen von erledigten Stellen, sowie Konkurrenzausschreibungen, endlich Inserate eidgenössischer und kantonaler, sowie ausländischer Behörden.

Dem Bundesblatte werden beigegeben: die sukzessiv erscheinenden Nummern der eidgenössischen Gesetzsammlung (Bundesgesetze, Bundesbeschlüsse, Verordnungen, Verträge mit dem Ausland usw.), die Botschaft zum Voranschlag und der Bericht zur Staatsrechnung der Eidgenossenschaft, die Übersicht der Verhandlungen der eidgenössischen Räte und die Übersicht der Bundesbeiträge an schweizerische Hilfsgesellschaften im Auslande: ferner als besondere, ständige Beilage des Bundesblattes: das Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft.

Bestellungen auf das Bundesblatt können **jederzeit, aber nur für ein ganzes Jahr**, gerechnet vom Januar bis Dezember, direkt bei der **Expedition** oder bei allen schweizerischen **Postämtern** gemacht werden. Die bisherigen Abonnenten, welche Nr. 1 nicht refusieren, werden auch pro 1913 als Abonnenten betrachtet.

Ganze Jahrgänge, sowie abgeschlossene Bände des Bundesblattes und der eidg. Gesetzesammlung, können, **solange Vorrat**, vom Drucksachenbureau der Bundeskanzlei bezogen werden.

Allfällige Reklamationen bezüglich der Versendung des Bundesblattes müssen in erster Linie bei den betreffenden **Postbureaux**, in zweiter Linie bei der **Expedition des Bundesblattes in Bern**, und nur ausnahmsweise beim **Drucksachenbureau der Bundeskanzlei** angebracht werden. Die Reklamationen sind am besten **sofort, spätestens aber binnen 3 Monaten**, vom Erscheinen der betreffenden Bundesblattnummer an gerechnet, anzubringen. Später einlangende Reklamationen können nicht mehr berücksichtigt werden.

Bern, im Dezember 1912.

(3.).

Schweiz. Bundeskanzlei.

Konkurrenz- und Stellen-Ausschreibungen, sowie Inserate.

Ausschreibung von Bauarbeiten.

Die **sämtlichen Arbeiten** für ein neues Zollgebäude in Montvoie (Berner Jura) sollen auf dem Konkurrenzwege an einen Unternehmer vergeben werden.

Pläne, Bedingungen und Modelle sind im Zollbureau Villars-sur-Fon-tenais zur Einsicht aufgelegt, wo auch Angebotformulare erhoben werden können. Am 23. Dezember wird ein Beamter der unterzeichneten Verwaltung im genannten Zollbureau allfällig weiter gewünschte Auskunft erteilen.

Übernahmsofferten sind verschlossen unter der Aufschrift: „Angebot für Zollgebäude Montvoie“ bis und mit **30. Dezember 1912** franko einzureichen an die

Direktion der eidg. Bauten.

Bern, den 16. Dezember 1912.

(2.).

Bekanntmachungen von Departementen und andern Verwaltungsstellen des Bundes.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1912
Date	
Data	
Seite	488-501
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 851

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.