

Schweizerisches Bundesblatt.

31. Jahrgang. II.

Nr. 20.

3. Mai 1879.

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

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

Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, über seine
Geschäftsführung im Jahr 1878.

Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handelsdepartements.

I. Eisenbahnabtheilung.

A. Organisation des Departements. Personelles.

Die durch den Ständerathsbeschluß vom 21. Dezember 1877 angeregte Frage, ob nicht eine Reorganisation der Eisenbahnabtheilung des Eisenbahn- und Handelsdepartements einzutreten habe, halten wir für einmal als erledigt durch den Bundesbeschluß vom 21. Augstmonat 1878 über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrathes, wonach die Eisenbahnabtheilung in ihrem gegenwärtigen Bestand unverändert mit dem Post- und Telegraphendepartement vereinigt wurde. Soweit übrigens jene Frage auf das in der Eisenbahnabtheilung mitbegriffene Gotthardbahninspektorat Bezug hat, so wird gemäß der veränderten Stellung, welche der Bundesrath nach dem Zusazvertrag vom 12. März 1878 vom Staatsvertrag über die Subventionirung der Gotthardbahn zum 15. Oktober 1869 zur Verwaltung dieses Unternehmens einzunehmen hat, eine durchgreifende Reorganisation jenes Inspektorates jedenfalls im Lauf des Jahres 1879 durchgeführt werden müssen. Im

Uebrigen aber scheint es uns, daß man die Frage ruhen lassen sollte, um sie allenfalls wieder aufzunehmen dann, wenn die auch nur äußerliche Vereinigung des Eisenbahnwesens mit dem Postdepartement vielleicht neue Gesichtspunkte eröffnet oder aber eine Klärung der zur Zeit nichts weniger als durchsichtigen Verhältnisse im schweizerischen Eisenbahnwesen sich vollzogen hat und daraus neue Aufgaben in erkennbarer Weise sich gestalten.

Im Personal der Eisenbahnabtheilung trat eine Aenderung soweit ein, als in Folge der Demission des Sekretärs eine Neuwahl erforderlich geworden ist. Ferner wurde dem administrativen Inspektorat mit Rücksicht auf die stets wachsenden Geschäfte im Tarifwesen provisorisch ein Aushilfsarbeiter mit einer Besoldung von Fr. 2500 jährlich beigegeben. Diese Besoldung konnte aus dem dem Departement ordentlicher Weise zur Verfügung gestandenen Kredit für Besoldungen und Kopiaturen ausgerichtet werden.

B. Allgemeines.

Geseze und Verordnungen. Postulate.

Die im Jahr 1878 betreffend das Eisenbahnwesen erlassenen Geseze sind:

1. Das Nachtragsgesez vom 14. Hornung zum Art. 9 des Gesezes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Christmonat 1872, A. S. n. F. III, 419.

2. Das Bundesgesez betreffend Handhabung der Bahnpolizei, vom 18. Hornung, A. S. n. F. III, 422.

Beide Geseze sind nach unbenützt abgelaufener Referendumsfrist am 15. Juni in Kraft gesezt worden.

3. Das Bundesgesez betreffend die Sicherstellung der Krankenkassen u. s. v. der Eisenbahnangestellten, vom 20. Christmonat.

Damit sind die Petitionen erledigt, von denen unter dem Titel „Allgemeines, Ziff. 2“ des vorjährigen Geschäftsberichts Mittheilung gemacht worden ist.

Verordnungen allgemeiner Art mit Bezug auf das Eisenbahnwesen wurden erlassen:

1. Am 15. März betreffend die Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Eisenbahnfahrpläne; Eisenbahnakten-sammlung n. F. V, S. 24.

2. Am 11. Brachmonat betreffend die Vollziehung des Bahnpolizeigesetzes; ebendasselbst S. 38 und 40.

3. Am 23. Heumonat betreffend eine Abänderung der Bestimmungen über den Bezug der Gebühren bei Eisenbahn- verpfändungen; ebendasselbst S. 76.

4. Am 27. Augstmonat betreffend die Einrichtung der Eisenbahnwagen zum Krankentransport; ebendasselbst S. 85.

5. Am gleichen Tag betreffend die Befreiung des Eisenbahn- und Dampfschiffpersonals von der Wehrpflicht; ebendasselbst S. 87.

6. Am 19. Christmonat betreffend die Bestimmung des Minimums des von den Bahnverwaltungen zu beschaffenden Rollmaterials; ebendasselbst S. 134.

7. Am 24. Christmonat betreffend die Viehausfuhr nach Frankreich; ebendasselbst S. 136.

Ziffer 4, 5 und 7 wurden von andern Departements beantragt; wir erwähnen dieselben, weil auch in's Gebiet der Eisenbahnen eintretend, hier gleichwohl.

Soweit zu den einzelnen Gesetzen oder Verordnungen Anmerkungen zu machen sind, geben wir dieselben im Verfolg bei Besprechung der betreffenden Materien.

Ebenso verweisen wir hinsichtlich des Subventionsgesetzes für Alpeneisenbahnen auf den das Gotthardunternehmen beschlagenden Theil dieses Berichtes.

In Behandlung sind:

1. Die Frage der Regulirung der Taxermäßigungen für den Heimtransport von bedürftigen Ausländern auf schweizerischen Eisenbahnen. Diese Angelegenheit ist schon seit 1870 hängig. Die Staats- und Privatbahnen benachbarter Länder gestatten theils jetzt schon auf Empfehlung der schweizerischen Gesandtschaften den Heimtransport armer Schweizer gratis oder zu ermäßigter Taxe, theils aber machen sie die Gewährung solcher Vergünstigungen abhängig von der Zusicherung Gegenrechtes. Die Versuche, die schweizerischen Bahnverwaltungen zu Bewilligung dieses Gegenrechtes zu bringen, scheiterten bisher am Widerstand einzelner Verwaltungen, während andere thatsächlich schon jetzt

mehr konzediren, als wir ihnen zuzumuthen im Falle sind. Wir haben indessen begründete Hoffnung, daß die im Berichtjahr neu aufgenommenen Verhandlungen im Jahr 1879 in einer Art zum Abschluß gelangen, welche uns ermöglichen wird, im Namen aller schweizerischen Eisenbahnen dem Ausland Reziprozität zuzusichern.

2. Die fast ebenso alte Frage betreffend die Aufstellung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung lebender Thiere während des Eisenbahntransportes. Diese Angelegenheit wurde s. Z. von dem Vorstand der schweizerischen Thierschutzvereine anhängig gemacht. Seither haben, wesentlich veranlaßt durch die Thätigkeit der Thierschutzvereine in den Kantonen, manche Anordnungen kantonaler und kommunaler Behörden, nicht weniger aber auch der Eisenbahnverwaltungen stattgefunden, welche wesentliche Verbesserungen in Rücksicht auf die Behandlung der zum Transport gelangenden Thiere in sich begreifen; nichtsdestoweniger hat das Departement die Akten gesichtet und es liegt die von demselben entworfene Vorlage dermalen bei einem Experten, von dessen Vernehmlassung wir es abhängig zu machen gedenken, ob die Angelegenheit zu einer weiteren Schlußnahme führen oder als mit der Zeit gegenstandslos geworden abgeschrieben werden soll.

3. Die Ausführung des Art. 18 des Eisenbahngesetzes vom 23. Christmonat 1872 in Verbindung mit Art. 27 der sogenannten Normalkonzession, betreffend die Feststellung der Anlagekosten der Bahnen (Postulat der gesezgebenden Rätthe vom 22. Juni 1877). Wir bedauern, daß die im leztjährigen Geschäftsbericht ausgesprochene Hoffnung, die gewünschten Normalien im Berichtjahr feststellen zu können, sich nicht verwirklicht hat. Die Erledigung des Postulats wird indessen zweifellos während der ersten Hälfte des Jahres 1879 stattfinden.

4. Ebenso harrt auch das Postulat des Ständerathes vom 28. Juni 1878, „der Bundesrath ist eingeladen, die Frage, ob nicht in Zukunft bezüglich der Ertheilung der Eisenbahnkonzessionen, des Finanzausweises und der Fristverlängerungen strengere Grundsätze einzuhalten seien, resp. das Eisenbahngesetz vom 23. Christmonat 1872 modifizirt werden sollte, zu untersuchen und darüber Bericht und Antrag vorzulegen,“ — noch seiner Erledigung. Es involvirt dieser Beschluß die Erneuerung des im Geschäftsbericht von 1877 berührten Postulates vom 21. März gl. J., zu welchem damals gesagt wurde, daß das Eisenbahndepartement sich veranlaßt gesehen habe, die dabei in Betracht fallenden wichtigen Fragen zum Gegenstand einer besondern Untersuchung zu machen. Allerdings ist seither der für die Untersuchung über die

Verhältnisse des Betriebes der schweizerischen Eisenbahnen bestellte Sachverständige gestorben und damit diese Arbeit in's Stoken gerathen; es soll dieselbe aber wieder aufgenommen und mit der ihr gebührenden Aufmerksamkeit zu Ende geführt werden. Das Postulat selber ist z. Z. kaum dringlich; die Verhältnisse im Allgemeinen sind nicht danach angethan, wirthschaftlich unberechtigte Projekte aufkommen zu lassen; es zeigen auch die Erfahrungen der zunächst hinter uns liegenden Jahre, daß die Projektirung neuer Bahnen in einem Maß (im Berichtjahr wurden nur 2 Konzessionen verlangt und zwar für Bahnen, welche offenbar nicht unter die vom Postulat verstandenen Unternehmungen gehören) abgenommen hat, das eine Eindämmung der Produktion von Gesetzen wegen als sehr post festum erscheinen lassen dürfte. Was die Fristverlängerungen anbetrifft, so haben Sie es ohne weitere gesetzliche Bestimmungen in der Hand, mit der Uebung zu brechen, nach welcher bisher den einkommenden Gesuchen durchweg entsprochen wurde, und es wird der Bundesrath einer solchen Gegenströmung, wenn sie sich einstellen sollte, sich nicht widersetzen.

5. Die Frage wegen vollständiger Durchführung des letzten Alinea des Art. 31 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 im Sinn des Nationalrathsbeschlusses vom 4. Juni 1878.

6. Mit Bezug auf das Gesetz betreffend die Verpfändung und die Zwangsliquidation der Eisenbahnen (vgl. den Bericht der nationalrätlichen Kommission zum vorjährigen Geschäftsbericht, Titel VI) haben wir, wie wir Ihnen übrigens schon bei Vorlage unseres Berichts vom 29. November betreffend die Sicherstellung der Eisenbahnkrankenkassen mitzutheilen die Ehre hatten, vor Allem aus das Bundesgericht als die vermöge der in Konkursachen von Eisenbahnen gemachten Erfahrungen kompetente Stelle um ein Gutachten über die Punkte angegangen, in denen das Gesetz revisionsbedürftig sei. Dieser Bericht steht noch aus. Vor Kenntniß desselben in anderer Richtung vorzugehen, scheint uns nicht zweckmäßig.

7. Die Vollziehung des von Ihnen am 21. Christmonat beschlossenen Gesetzes betreffend die Sicherstellung der Eisenbahnkrankenkassen etc. endlich wird uns Anlaß geben, auf die ebenfalls in dem erwähnten Kommissionsbericht behandelte und dem Bundesrath zu weiterer Erwägung empfohlene Frage über das Verhältniß der Haftpflicht bei Tödtungen und Verletzungen zu den Statuten der Pensions- und Unterstützungskassen zurückzukommen.

Internationale Verhältnisse.

1. Unter diesen Titel fallen unsere Mittheilungen betreffend den weitem Verlauf der Verhandlungen über ein internationales Eisenbahntransportrecht.

Nachdem den Staaten, welche sich an solchen Verhandlungen theilzunehmen bereit erklärt hatten, noch Rußland beigetreten war, fanden vom 13. Mai bis am 4. Juni in Bern Konferenzen statt, an denen Abordnungen von Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Luxemburg, der Niederlande, Rußland und der Schweiz theilnahmen. Das Resultat der Verhandlungen liegt in den folgenden drei Arbeiten:

- 1) Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr.
- 2) Entwurf von Ausführungsbestimmungen zum Vertrag über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.
- 3) Entwurf eines Vertrages betreffend die Einsetzung einer internationalen Kommission zur Ueberwachung der Vertragsausführung.

Diese Arbeiten sind sowohl den beteiligten Staaten als dann hierorts den Kantonen, den Eisenbahngesellschaften und den Vereinigungen des Handels und der Gewerbe zur Prüfung und Vernehmlassung zugestellt worden. Die darin niedergelegten Grundsätze haben bisher ausnahmslose Billigung erfahren; dagegen sind hinsichtlich der Ausführung nach der einen und der andern Richtung eine Reihe von Abänderungsvorschlägen eingegangen, welche die Einberufung einer zweiten Konferenz nothwendig erscheinen lassen, bevor den gesetzgebenden Behörden eine Vorlage gemacht werden kann.

2. Ueber unsere Theilnahme an einem Kongreß betreffend die Etablierung einer internationalen Eisenbahnstatistik berichten wir unter dem Spezialtitel „Statistik“.

3. Zu einer Reihe von Korrespondenzen gab die Frage der Verbindung einer von Genf kommenden Bahn mit dem obersavoyischen Eisenbahnnetz Anlaß.

Weder diese Frage noch diejenige

4. der projektirten Verbindung zwischen den bernischen Jurabahnen und der Linie Besançon-Morteau beim Col des Roches sind im Berichtjahr zum Abschluß gekommen.

Verhältnisse zu den kantonalen Gesezen und Behörden.

1. Der Kompetenzkonflikt, den Zürich wegen Ertheilung der Konzession für Straßenbahnen erhoben hat, führte zunächst zu einer Konferenz, welche am 12. Februar statthatte und anlässlich welcher man übereinkam, daß vor Allem aus die kantonale Regierung die beteiligten Gemeindebehörden hinsichtlich der Konzessionsbedingungen zum Schuz der lokalen Interessen zu hören und Namens derselben mit dem Konzessionsbewerber zu verhandeln habe. Seither sind wir ohne weiteren Bericht geblieben; offenbar haben die gedrückten finanziellen Verhältnisse eine Vertagung des Projekts (Straßenbahn Riesbach-Zürich) herbeigeführt, aus welchem der Konflikt hervorgegangen war.

2. Zu mehrfachen Verhandlungen mit kantonalen Behörden gab nach Eröffnung der Zwangsliquidation der Nationalbahn die Frage des Fortbetriebs dieser Unternehmung Anlaß.

Wir verweisen hierüber auf die unter dem Titel „Zwangsliquidationen“ sich befindenden Bemerkungen.

3. Ueber die gegen Ende des Berichtjahres von der Regierung des Kantons Aargau zur Sprache gebrachten Verhandlungen einzelner Bahnverwaltungen, betreffend Regulirung der bestehenden Konkurrenzverhältnisse, verweisen wir auf den Titel „Betriebsverträge“.

C. Spezielle Angelegenheiten betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

a. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Konzessionen.

Neue Konzessionen wurden ertheilt:

- 1) am 17. August: für eine Straßenbahn von Genf nach Veyrier (5840 Meter Länge);
- 2) am 18. Christmonat: für eine Drahtseilbahn vom Brienzersee zum Hotel Gießbach (300 Meter).

Pendent sind außer dem schon besprochenen Gesuch um Konzessionirung einer Straßenbahn Riesbach-Zürich noch zwei sich konkurrenzirende Konzessionsgesuche für die Erstellung einer Straßenbahn

von Genf einerseits nach St. Julien und anderseits nach Fernex. Nachdem sowohl die Regierung des Kantons Genf, als auch die meisten der interessirten Gemeinden sich zu Gunsten desjenigen Bewerbers ausgesprochen haben, der die Bahn schmalspurig bauen will, haben wir diesen eingeladen, sich vor Allem aus behufs möglicher Beseitigung der von den städtischen Behörden von Genf erhobenen technischen Bedenken wegen der Inanspruchnahme gewisser Straßen und Brücken mit diesen Behörden in's Einvernehmen zu setzen. Eine Erledigung dieser Einladung steht noch aus.

F r i s t e r s t r e k u n g e n wurden bewilligt:

- 1) für die aargauische Südbahn, Glarus-Linththal, Thalweil-Zug, Ezwylen-Schaffhausen, Bülach-Schaffhausen, Koblenz-Stein, rechtsufrige Zürichseebahn und Dielsdorf-Niederweningen;
- 2) für die Touristenbahnen im Berner Oberland;
- 3) für die Straßenbahn Chêne-Bougeries-Moillesulaz;
- 4) für die aargauisch-luzernische Seethalbahn;
- 5) für die Bahn Thun-Konolfingen;
- 6) für die Bahn Langnau-Burgdorf;
- 7) für die Bahn Pfäffikon-Brunnen.

Zu eventueller Bewilligung der für Seebach-Zürich nachgesuchten Fristverlängerung erhielt der Bundesrath Vollmacht.

Pendent ist noch das Gesuch um Fristverlängerung für die Strecke Urnäsch-Appenzell der schweizerischen Lokalbahnen, gegen welches die Regierung von Appenzell J. Rh. Einsprache erhoben hat, sowie hinsichtlich der Wasserfallenbahn und der Linie Solothurn-Schönbühl, mit Bezug auf welche ein Fristerstreckungsgesuch in den letzten Tagen des Dezembers eingekommen ist.

K o n z e s s i o n s ä n d e r u n g e n wurden bewilligt:

- 1) der Rorschach-Heiden-Bergbahn am 22. Hornung;
- 2) der Bahn Lausanne-Echallens am 24. Brachmonat;
- 3) der Tößthalbahngesellschaft am 18. Christmonat;
im Sinn der Erhöhung der Taxenmaxima;
- 4) der Zürichsee-Gotthardbahngesellschaft am 22. Brachmonat 1878, im Sinne einer konzessionsrechtlichen Ausscheidung der Unternehmung nach zwei Sektionen.

Durch Fristablauf endlich sind folgende Konzessionen erloschen:

- 1) am 23. März für die waadtländischen Jurabahnen;
- 2) am 21. April für die Splügenbahn;
- 3) am 21. Juni für die Bahn Vevey-Palézieux;
- 4) am 30. Juni für die Bahn Bulle-Thun;
- 5) am 19. Wintermonat für die Bahn Stans-Rothschuh;
- 6) am 31. Christmonat für die Bahn Stäfa-Wezikon.

Vollendet und in Betrieb gesetzt wurden:

- 1) auf den 1. Juli die Streke Leuk - Brieg der Simplonbahn (27,643 Kilometer Betriebslänge);
- 2) auf den 27. August die Streke Rapperschwil - Pfäffikon der Zürichsee-Gotthardbahn (3,973 Kilometer Betriebslänge).

Auch wurde die Pferdebahn Bözingen-Biel-Nidau mittelst einer etwelchen Verlängerung (407 Meter) bis nach Nidau geführt.

Im Bau standen am Ende des Berichtjahres:

- 1) die Gotthardbahn (212,6 Kilometer) mit Vollendungstermin auf 1. Weinmonat 1881;
- 2) Glarus-Linththal (15,8 Kilometer) mit Vollendungstermin auf 1. Mai 1879.

Die konzessionirten, aber noch nicht in Bau genommenen Linien sind auf 31. Dezember 1878:

Eisenbahnen.	Länge.	Vorlage der	Arbeitsbeginn.	Vollendungstermin.
	Kilom.	technischen und finanziellen Ausweise.		
1. Liestal-Waldenburg	12.5	31. Dezember 1880.	21. April 1881.	31. März 1884.
2. Aargauische Seethalbahn	43.0	18. Juli 1880.	18. Juli 1880.	1. Juni 1884.
3. Rechtsufrige Zürichseebahn	32.3	*)	*)	*)
4. Thalweil-Zug	18.0	*)	*)	*)
5. Ezweilen-Schaffhausen	15.0	*)	*)	*)
6. Wynenthalbahn	23.2	12. Juni 1879.	12. Juni 1879.	12. Juni 1882.
7. Aargauische Südbahn:				
Muri-Rothkreuz	17.0	1. Januar 1880.	1. April 1880.	1. November 1881.
Brugg-Hendschikon	11.47	1. Januar 1880.	1. April 1880.	{ Gleichzeitig mit Vollendung des grossen Gotthardtunnels.
Rothkreuz-Immensee	8.4	1. Januar 1880.	1. April 1880.	
8. Koblenz-Stein	26.2	*)	*)	
9. Burgdorf-Langnau	20.7	31. Dezember 1880.	31. Dezember 1880.	31. Dezember 1881.
10. Liestal-Oensingen	25.7	***) 31. Dezember 1878.	***) 31. März 1879.	***) 31. März 1884.
11. Thun-Konolfingen	14.7	17. September 1881.	1. Januar 1882.	1. September 1883.
12. Bülach-Schaffhausen	25.34	*)	*)	*)
13. Urnäsch-Appenzell	10.7	***) 1. März 1878.	***)	***) 1. März 1879.
14. Langenthal-Wauwyl	21.9	31. Dezember 1881.	31. Dezember 1881.	1. Juli 1884.
15. Touristenbahnen im Berner Oberland:				
Bönigen-Lauterbrunnen-Grindelwald	27.90	31. Dezember 1880.	1. April 1881.	1. Oktober 1882.
Lauterbrunnen - Wengernalp-Grindelwald	17.0	24. Mai 1881.	1. April 1882.	1. Juni 1883.

Eisenbahnen.	Länge. Kilom.	Vorlage der technischen und finan- ziellen Ausweise.	Arbeitsbeginn.	Vollendungstermin.
16. Solothurn-Schönbühl . . .	29.440	**) 31. Dezember 1878.	**) 31. März 1879.	**) 31. März 1884.
17. Simplonbahn: Brieg - italienische Grenze .		1. Mai 1880.		
Bouveret - St. Gingolph . . .		—	—	{Mit Eröffnung der frz. Anschlußbahn. 1882.
18. Brünighahn	122.6	31. Mai 1879.	1879.	*)
19. Dielsdorf-Niederveningen .	7.33	*)	*)	*)
20. Pfäffikon-Brunnen	47.8	25. Dezember 1881.	1. April 1882.	1. April 1885.
21. Seebach (Oerlikon) - Zürich .	4.380	***) 4. Januar 1878.	***) 1. Mai 1878.	***) 1. Mai 1880.
22. Genf-Carouge-Chêne - Landes- grenze	12.07	***)	***)	***)
23. Genfer Pferdebahn (Chêne- Bougeries nach Moillesulaz .		1. Januar 1879.	1. April 1879.	
24. Genf-Veyrier	5.8	17. Oktober 1878.	1. Januar 1879.	1. Januar 1880.
25. Brienersee-Gießbach	0.3	—	—	1. Juni 1880.

*) Die in den Konzessionen und in den Beschlüssen der kantonalen und Bundesbehörden aufgestellten Fristen sind um 8 Jahre erstreckt. Soweit unter den Beteiligten eine dießbezügliche Vereinbarung besteht, hat der Bundesrath nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau dieser Linien an Hand zu nehmen, und in welcher Reihenfolge dieß zu geschehen habe, und er wird dann, unvorgreiflich den gesetzlichen Befugnissen der Bundesversammlung, für jede einzelne Linie den Ausweis- und Baulermin neu festsetzen.

***) Ein Fristverlängerungsgesuch pendent.

****) Die Baulerminne dieser Linie sind bedingt durch die Regulirung des technischen Anschlusses der Bahn an die Eisenbahnen von Obersavoyen.

Betriebsverträge.

Es wurden vorgelegt und genehmigt:

1) Der Vertrag vom 10./15. November 1877, betreffend die Uebernahme des Betriebs der Linie Bulle-Romont durch die Gesellschaft der schweizerischen Westbahnen.

2) der Vertrag vom 17. November 1875 sammt zwei Nachträgen, betreffend die Uebernahme des Betriebs der Streke Rapperschwil-Pfäffikon durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen.

3) Der Vertrag betreffend Uebernahme des Betriebs der Schmalspurbahn Rigi Kaltbad-Scheidegg während der Dauer der eingetretenen Zwangsliquidation durch die Luzerner Rigibahn.

Anlässlich der letztern Genehmigung, welche unter Kenntnißgabe an die Bundesversammlung durch den Bundesrath ausgesprochen wurde, hat die erstere grundsätzlich erklärt, daß sie mit der Auffassung einverstanden sei, wonach solche Betriebsverträge, welche aus Grund eingetretenen Konkurses zur Sicherung des Fortbetriebes einer Bahn geschlossen werden mußten, nicht der Bundesversammlung vorgelegt werden sollen. Damit erledigt sich die Differenz in den Anschauungen über die formelle Behandlung solcher Betriebsverträge, von welchen im Bericht der nationalrätlichen Geschäftsprüfungskommission pro 1877 bei Besprechung des Titels „Liquidation“ die Rede war.

Sodann haben wir Ihnen in Vervollständigung unserer bezüglichen Bemerkung im Geschäftsbericht für 1877 mitzuthemen, daß der Vertrag vom 25. Januar 1875 betreffend Mitwirkung der Nordostbahn am Bau und Betrieb der Eisenbahn Wädenschweil-Einsiedeln auf 31. Dezember 1878 in seinem ganzen Umfang hinfällig geworden ist und die letztere Bahn seither eine selbstständige Unternehmung bildet.

Noch am Ende des Jahres hat sich eine Frage geöffnet, der wir an dieser Stelle Erwähnung thun wollen, wenn auch die betreffenden Akten noch in keiner Weise spruchreif sind. Durch die Mittheilung öffentlicher Blätter wurde bekannt, daß die Verwaltungen, zunächst der westschweizerischen Bahnen und der Nordostbahn, dann aber auch der Centralbahn, der Jura-Bern-Luzernbahn und eventuell der vereinigten Schweizerbahnen über eine Regulirung der Konkurrenzen im schweizerischen Verkehr und der gegenseitigen Zuleitung der Gütertransporte sich zu verständigen suchen. Die Regierung des Kantons Aargau wendete sich, gestützt darauf, daß durch dieses Abkommen die Nationalbahn von der

Theilnahme am Transitverkehr thatsächlich ausgeschlossen würde, im Interesse ihrer bei dem Nationalbahnunternehmen beteiligten Gemeinden mit dem Begehren um Intervention an den Bundesrath, welcher es zwar ablehnte, in schwebende Verhandlungen über Angelegenheiten, welche zudem möglicherweise der Genehmigung der Bundesbehörden nicht unterstellt werden müßten, einzugreifen. Um aber den richtigen Sachverhalt zu erfahren und der Nationalbahn den allenfalls nöthigen und möglichen Schutz zu gewähren, wurde auf den 23. Dezember eine Konferenz zwischen der Nordostbahn und der schweizerischen Centralbahn einerseits und den Hauptbetheiligten am Nationalbahnunternehmen anderseits angeordnet, welche das Vorhandensein der von Aargau angedeuteten Bestrebungen bestätigte, indessen mit der Erklärung schloß, daß wenn man darin eine Beruhigung erblicken könne, die Bahnen bereit seien, zu noch zu vereinbarenden Bedingungen den Betrieb der Nationalbahn oder diese auch käuflich zu übernehmen. Da ein solcher Uebergang der Nationalbahn an die benachbarten Gesellschaften bei den Vertretungen der erstern Anklang fand, so wurde für den Anfang des neuen Jahres eine neue Konferenz zur Besprechung der inzwischen zu formulirenden Forderungen und Anerbietungen verabredet, über deren Ausgang und Konsequenzen wir uns später auszusprechen haben werden. Immerhin gestatten wir uns hier die Bemerkung, daß wir gesonnen sind, den Verhandlungen der Eingangs genannten Bahnen gegenüber die Autorität der Gesetze unter allen Gesichtspunkten zu wahren. Wir haben dieselben denn auch eingeladen, vor jedem Vollzug allfälliger Vereinbarungen diese dem Bundesrath zur Prüfung vorzulegen.

Statutengenehmigungen

wurden nachgesucht und bewilligt :

- 1) Für die Zürichsee-Gotthardbahn im Sinn einer Vereinfachung des Verwaltungsorganismus.
- 2) Für die Centralbahn mit dem Zweck, die Beschlußfassung über Auszahlung von Dividenden jeweils auf die Zeit nach vollendetem Rechnungsabschluß zu verschieben.
- 3) Für die Lausanne-Ouchybahn im Sinn einer etwelchen Vermehrung der Kompetenz des Verwaltungsrathes.

Finanzausweise, Bauprogramme, Kautionen.

Im Berichtjahr wurden weder Finanzausweise abgenommen, noch Bauprogramme aufgestellt.

Dagegen wurde gemäß Art. 6 der neuen Konzession der Ligne d'Italie vom 24. Herbstmonat 1873 nach stattgefundener Betriebsübergabe der Linie bis Visp der Simplonbahngesellschaft die Hälfte der s. Z. mit Fr. 500,000 geleisteten Kautions zurückgegeben. Die andere Hälfte dieser Kautions soll stehen bleiben, bis die Arbeiten bis zur italienischen Grenze vollendet sein werden.

Liquidationen.

1) Im Berichtjahr konnte endlich der aus der Sequesterverwaltung der Ligne d'Italie herstammende Saldo von zirka Fr. 100,000 an die Berechtigten aushingegeben werden.

2) Die Liquidation der Bern-Luzernbahn wurde von der Massaverwaltung bis auf ganz wenige Punkte fertig gebracht, ohne daß der Bundesrath in irgend einer erwähnenswerthen Weise weiter in Anspruch genommen wurde. Die Löschung der aus dieser Liquidation mit zirka Fr. 800 (für Fr. 1000) zur Rückzahlung gekommenen Obligationen gab Anlaß zu der oben unter Ziffer 3 der Verordnungen genannten Aenderung hinsichtlich der Taxerhebung für Löschungen, sofern hier festgestellt wurde, daß diese Taxen nicht (wie bisher vorgeschrieben war) nach dem Nominalbetrag, sondern nach dem Betrag berechnet werden sollen, welcher darauf wirklich erhältlich war.

3) Leider mußten im Lauf des Berichtjahrs vom Bundesgericht wieder zwei Zwangsliquidationserkenntnisse ausgesprochen werden und zwar:

- a) gegen die Schmalspurbahn Rigi-Kaltbad-Scheidegg;
- b) gegen die Nationalbahn.

Ueber die Rigi-Kaltbad-Scheideggbahn haben bereits zwei Steigerungen stattgefunden, aber mit einem Resultat, welches das Bundesgericht veranlaßte, eine dritte Steigerung und zwar auf Abbruch der Bahn anzuordnen, sofern nicht inzwischen ein Arrangement zu erzielen ist, das den Fortbestand der Bahn unter besseren Bedingungen für die Gläubiger sichert. Wir haben im Einverständniß mit den Regierungen von Luzern und Schwyz diesem Verfahren unsere Zustimmung ertheilt, nicht nur, weil in den Konzessionen dem Eigenthümer der Bahn das Recht auf Einstellung des Betriebs und Abbruch der Bahnanlagen nach seinem Gutfinden vorbehalten war, sondern auch, weil wir irgend ein dringendes Verkehrsbedürfniß nicht zu finden vermochten, welches für den Forterhalt der Bahnanlagen sprechen könnte.

In größerem Maß beschäftigte uns das Schicksal der Nationalbahn und speziell die Frage der Fortführung des Betriebs. In Uebereinstimmung mit dem in Sachen der Bern-Luzernbahn (vergl. Geschäftsbericht von 1876) eingenommenen Standpunkt gingen wir auch hier davon aus, daß die Bundeskasse für ein allfälliges Betriebsdefizit nicht eintreten könne, und daß für die Frage des Fortbetriebes zunächst entscheidend sei, ob die dafür nöthigen Mittel vorhanden seien oder von der Masseverwaltung aufgebracht werden können, da die Bestimmung des Art. 20 des Verpfändungs- und Liquidationsgesetzes vom 24. Juni 1874: „Das Bundesgericht . . . trifft Vorsorge, daß der Betrieb der Bahn nicht unterbrochen werde,“ ganz offenbar nicht eine Verpflichtung des Bundes, nöthigenfalls auf seine Kosten den Betrieb führen zu lassen, konstatiren will, sondern lediglich eine Anweisung an das Konkursgericht enthält, das in Liquidation gekommene Geschäft im Interesse der Gläubiger fortführen zu lassen, soweit die Verhältnisse, d. h. der Stand der Betriebsmittel, es erlauben. Glücklicherweise ist es den vereinigten Bemühungen des Departements und der beteiligten Kantonsregierungen gelungen, in allerdings weitläufigen und langwierigen Verhandlungen die nächsten Interessenten am Fortbetrieb, die beteiligte Landesgegend und die Hauptgläubiger der Bahn, zum Einstehen für ein allfälliges Betriebsdefizit bis zum Oktober 1879 zu veranlassen. Wir hoffen, daß bis dahin die Nationalbahn wieder in festen Händen und so situiert sein werde, um an eine Betriebseinstellung nicht mehr denken zu müssen.

Eine Steigerung ist vom Bundesgericht noch nicht angeordnet worden, da dieses die Erledigung der Frage, in welchem Umfang der neue Erwerber der Nationalbahn sich an den Kosten der Erweiterung des Bahnhof Winterthur zu beteiligen habe, vorausgehen lassen will, während hierüber noch ein Prozeß schwebt, dessen Ausgang zum Theil wieder von Verhandlungen zwischen Winterthur und den am dortigen Bahnhof beteiligten Bahnen abhängt, die übrigens nach derzeitiger Lage der Sache allernächstens zu einem Abschluß zu kommen versprechen.

Expropriationsverfahren.

Die hieher gehörenden Geschäfte waren wenig zahlreich und geben zu besondern Bemerkungen keinen Anlaß.

b. Verpfändungen.

Im Berichtjahr wurden folgende Eisenbahnverpfändungen bewilligt:

- 1) auf das Nez der bernischen Jurabahnen für ein Anleihen von 3 Millionen Franken;
- 2) auf das Nez der westschweizerischen Bahnen für
 - a. ein Anleihen von 70 Millionen Franken und
 - b. die aus dem Anleihen von 70 Millionen abzubezahlenden älteren Anleihen von 28 Millionen Franken;
- 3) auf die Linien der Nordostbahn im Betrag von 160, resp. 185 Millionen Franken.

In ein auf die Simplonbahn bestehendes Pfandrecht für ein Anleihen von 3 Millionen Franken wurde die neue Streke Leuk-Brieg einbezogen.

Pendent ist noch das Gesuch der Eisenbahngesellschaft Wädenschweil-Einsiedeln um Bewilligung eines Pfandrechts II. Rangs für einen Betrag von Fr. 1,300,000, welcher Bewilligung eine zur Zeit noch nicht erledigte Protestation entgegen steht.

Die für die Pfandbuchführung zu Handen der Staatskasse erwachsenen Gebühren betragen für Pfandrechtsbestellungen	Fr. 57,423. 45
für Pfandrechtslöschungen etc.	„ 6,980. —
	Fr. 64,403. 45

c. Statistik.

Die Herausgabe des IV. Bandes der Statistik, umfassend die Jahre 1874—1876, fand Mitte August des Berichtjahres statt.

Bei Bearbeitung dieses Bandes zeigte sich die Nothwendigkeit, das bisherige Formular, welches namentlich in Bezug auf die Darstellung der finanziellen Verhältnisse der Bahnen nicht mehr als zweckmäßig erschien, zu revidiren.

Nach vielfachen und sorgfältigen Untersuchungen, welche denn auch die Bearbeitung des vorerwähnten IV. Bandes verzögerten, wurde ein den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßtes neues Schema für die alljährliche Statistik ausgearbeitet und den Bahnverwaltungen mitgetheilt. Es bleibt gegenwärtig nur noch übrig, ein Schema aufzustellen für die etwa alle fünf Jahre zu publizierende Bahnbeschreibung, sowie für eine übersichtliche Darstellung des Konzessionswesens etc. Die schon seit mehreren Jahren pendent gewesene Frage der definitiven Formulirung der schweizerischen Eisenbahnstatistik dürfte somit im Jahre 1879 eine allseitig befriedigende Lösung finden.

Schließlich haben wir zu erwähnen, daß vom 23. bis zum 26. September die fachmännische Kommission für internationale Eisenbahnstatistik in Bern ihre Jahresversammlung hielt, an welcher auch unser Eisenbahndepartement, sowie eine Abordnung des schweiz. Eisenbahnverbandes, theilnahmen. Gegenstand der Verhandlungen bildete die Aufstellung eines Formulars für internationale Eisenbahnstatistik, gemäß welchem das in Wien domizilirte Bureau der genannten Kommission vorläufig die Ergebnisse des Jahres 1876 sammeln und zusammenstellen wird.

d. Bahnbau und baulicher Zustand.

Uebersicht.

Neue Bahnbauten wurden nicht begonnen, dagegen die längere Zeit eingestellt gewesenen Arbeiten an der Linie Glarus-Linththal (15,837 Kilometer) wieder aufgenommen. Im Berichtjahre befanden sich noch im Bau die oben schon als nun vollendet erwähnten Strecken: Leuk-Brieg (27,643 Kilometer) und Rapperswyl-Pfäffikon (Sektion der Zürichsee Gotthardbahn, 3,973 Kilometer), nebst einem Stücke der Pferdebahn Bözingen-Biel-Nidau zur Verlängerung derselben bis nach Nidau (407 Meter), im Ganzen 47,860 Kilometer.

Mit Ausnahme von Glarus-Linththal konnten diese Strecken im Berichtjahr dem Betrieb übergeben werden (32,023 Kilometer inkl. Pferdebahn), so daß Ende 1878 die bauliche Länge des ganzen schweizerischen Bahnnetzes mit Inbegriff der auf Schweizergebiet gelegenen Theile ausländischer Linien 2583,343 Kilometer, die Betriebslänge 2636,207 Kilometer beträgt, wozu noch 16,159 Kilometer Tramways kommen. Die Länge der einzelnen Bahnen, nach Normalbahnen, Spezialbahnen und Tramways ausgeschieden, ist aus beigefügter Tabelle ersichtlich.

Die Kollaudationen der neu eröffneten Linien ergaben im Allgemeinen ein günstiges Resultat und konstatirten deren Betriebsfähigkeit, so daß die Bewilligung zur Eröffnung unter wenigen Vorbehalten ertheilt werden konnte. An die Genehmigung der Baupläne für die Seedammbaute bei Rapperswyl, die zugleich den Bahn- und den Straßenverkehr vermitteln soll und mit Hilfe einer Bundessubvention erstellt worden ist, war behufs Erleichterung der Schifffahrt auf dem Zürichsee auf Begehren der Regierungen von Zürich und Schwyz die Bedingung geknüpft worden, daß sämtliche Durchlaßöffnungen bis auf eine gewisse Distanz und Tiefe ausgebaggert werden sollten. Mit Rücksicht darauf, daß inzwischen die Dampfschifffahrt auf dem Obersee eingestellt worden war und

Schweizerische Eisenbahnen.

Länge der Ende 1878 im Betriebe stehenden Linien.*)

Eisenbahnen.	Bauliche Länge inklusive gepachtete oder mitbenutzte und exklusive verpachtete Strecken.		Fahrlänge.		Doppel- gleisige Strecken.
	Einzeln.	Zusammen.	Einzeln.	Zusammen.	
A. Normalbahnen.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.
<i>Suisse Occidentale.</i>					
Eigenes Nez	473,484		492,407		60,301
Simplonbahn	116,649		116,401		
Bulle-Romont	18,410		18,166		
		608,543		626,974	
<i>Nordostbahn.</i>					
Eigenes Nez	390,663		407,282		76,399
Zürich-Zug-Luzern	66,182		66,330		
Bötzbergbahn	57,231		57,254		
Effretikon-Hinweil	23,227		22,537		
		537,303		553,403	
<i>Jura-Bern-Luzern-Bahn.</i>					
Eigenes Nez	254,682		258,608		4,279
Bern-Luzern-Bahn	94,515		94,171		
Bödelibahn	8,365		8,237		
		357,562		361,016	
<i>Centralbahn.</i>					
Eigenes Nez	300,336		304,789		88,215
Basler Verbindungsbahn	4,869		4,869		
Aargauische Südbahn	29,094		28,820		
Wohlen-Bremgarten	7,125		7,011		
		341,424		345,489	
<i>Vereinigte Schweizerbahnen.</i>					
Eigenes Nez	270,131		278,766		
Toggenburgerbahn	25,257		24,857		
Wald-Rüti	6,594		6,594		
Rapperswyl-Pfäffikon	4,600		3,973		
		305,982		314,190	
<i>Nationalbahn</i>		161,339		163,302	
<i>Gotthardbahn</i>		66,883		65,863	
<i>Tössthalbahn</i>		39,850		39,648	
<i>Emmenthalbahn</i>		24,023		23,995	
Gesamtlänge der Normalbahnen		2,442,909		2,493,880	229,194

*) Die aus den im Gange befindlichen Längenmessungen sich ergebenden kleinen Differenzen werden hier nicht berücksichtigt, weil die Verifikation noch nicht für alle Linien vollendet ist.

Eisenbahnen.	Bauliche Länge inklusive gepachtete oder mithbenutzte und exklusive verpachtete Strecken.		Fahrlänge.		Doppel- geleisige Strecken.
	Einzeln.	Zusammen.	Einzeln.	Zusammen.	
B. Spezialbahnen.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.
Wädensweil-Einsiedeln		16,637		16,637	
Appenzellerbahn		14,766		14,866	
Lausanne-Echallens		14,324		14,180	
Arth-Rigibahn		11,172		11,172	336
Uetlibergbahn		9,130		9,038	
Rorschach-Heiden		7,163		7,136	
Rigibahn		7,035		7,035	1,800
Rigi-Scheideckbahn		6,750		6,750	
Lausanne-Ouchy		1,564		1,496	
Gesamtlänge der Spezialbahnen		88,541		88,310	213,6
C. Tramways.					
Genfer Tramways		7,516		7,516	
Bieler Tramways		4,882		4,882	
Gesamtlänge der Tramways		12,398		12,398	
D. Ausländische Bahnen in der Schweiz.					
<i>Badische Staatsbahn.</i>					
Grenze bei Leopoldshöhe-Basel	2,432		2,432		2,432
„ „ Grenzach-Basel	3,197		3,197		2,250
„ „ Lörrach-Basel	4,232		6,572		
„ „ Erzingen-Schaffhausen	18,433		18,637		7,227
„ „ Thayngen-Schaffhausen	10,005		10,319		
		38,299		41,157	
<i>Paris-Lyon-Méditerranée.</i>					
Grenze bei La Plaine-Genf		16,249		15,344	15,941
<i>Reichsbahn Elsass-Lothringen.</i>					
Grenze bei St. Ludwig-Basel		3,954		3,954	3,490
<i>Vorarlbergerbahn.</i>					
Mitte Rhein-St. Margrethen	1,287		1,189		
Mitte Rhein-Buchs	1,062		1,604		
		2,349		2,793	
<i>Oberitalienische Bahnen.</i>					
Grenze-Chiasso		261		261	
Gesamtlänge der ausländischen Bahnen		61,112		63,509	31,340

Eisenbahnen.	Bauliche Länge inklusive gepachtete oder mitbenutzte und exklusive verpachtete Strecken.		Fahrlänge.		Doppel- gleisige Strecken.
	Einzeln.	Zusammen.	Einzeln.	Zusammen.	
E. Schweizerische Bahnen im Auslande.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.
a. In den Längen der Normalbahnen inbegriffene Strecken.					
<i>Nationalbahn.</i>					
Schweizergrenze-Singen	6,516		6,789		
Schweizergrenze-Constanz	253		253		
		6,769		7,042	
<i>Nordostbahn.</i>					
Mitte Rhein-Waldshut	1,740		1,740		
Schweizergrenze-Constanz	250		250		
		1,990		1,990	
<i>Jura-Bern-Luzern-Bahn.</i>					
Schweizergrenze-Delle		460		460	
		9,219		9,492	
b. In den Längen der Normalbahnen nicht inbegriffene Strecken.					
<i>Suisse Occidentale.</i>					
Grenze bei Vallorbes-Pontarlier*)	—		22,769		
Grenze bei Verrières-Pontarlier*)	—		11,124		
				33,893	
Gesamtlänge der schweizer. Bahnen im Auslande		9,219		43,385	
Zusammenstellung.					
a. Schweizerische Eisenbahnen:					
in der Schweiz**)	2,522,231		2,572,698		231,330
im Auslande	9,219		9,492		—
		2,531,450		2,582,190	
b. Ausländische Bahnunternehmungen in der Schweiz		61,112		63,509	31,340
c. Total Eisenbahnen in der Schweiz		2,583,343		2,636,207	262,670
d. Ausländische Eisenbahnen im Betriebe schweizerischer Unternehmungen		—		33,893	—
e. Tramways in der Schweiz		12,398		12,398	

*) Die Suisse Occidentale besorgt auf den beiden französischen Linien nur den Traktions- und Zugdienst.

**) Das der schweizer. Nationalbahn gehörende Verbindungsgeleise Emmishofen-Kreuzlingen, mit einer baulichen Länge von 595 Meter, ist in obiger Zusammenstellung nicht inbegriffen, weil genanntes Geleise in Friedenszeiten nicht betrieben wird.

die bestehende Seetiefe für den Tiefgang der übrigen Schiffe genügend erscheine, glaubte die Bahngesellschaft die Erfüllung dieser Bedingung einstweilen verschieben zu können. Wir sahen uns nicht veranlaßt, die sofortige Ausführung der fraglichen Maßregel zu verlangen, behielten jedoch vor, daß die Ausbaggerung vorzunehmen sei, sobald das Eisenbahndepartement dieselbe anordnen werde.

Die Sektion Leuk-Vispach der Simplonbahn hätte gemäß Bundesbeschluß vom 24. September 1873, betreffend eine neue Konzession für die Ligne d'Italie, spätestens am 1. Mai 1878 vollendet und dem Betrieb übergeben werden sollen. Nachdem aber die Gesellschaft sich entschlossen, gleichzeitig mit Leuk-Vispach auch Vispach-Brieg zu bauen, gewährten Sie durch Beschluß vom 21. Dezember 1877 eine Fristverlängerung für Leuk-Vispach bis 1. August 1878 unter der Bedingung, daß bis dann auch die Sektion Vispach-Brieg betriebsfähig werde. Da die Eröffnung der ganzen Streke Leuk-Brieg am 1. Juli, also einen Monat vor dem vorgeschriebenen Termin, stattgefunden hat, so ist dieser Bedingung Genüge geleistet worden.

Außer den größern Brücken der neueröffneten Bahnstrecken wurde auch die im Laufe des Jahres 1878 erweiterte Fluthbrücke im Rickenhofe (Toggenburgerbahn) einer Belastungsprobe unterworfen.

Plangenehmigungen.

Es kamen im Ganzen 35 Vorlagen mit 92 Plänen zur Behandlung und Genehmigung. Davon fallen 6 Vorlagen mit 38 Plänen auf die im Bau begriffenen Linien, nämlich:

Leuk-Brieg: Situationsplan, Längenprofil und Querprofile der Streke Vispach-Brieg, Hochbaupläne des Bahnhofes Brieg. Spezialpläne der größern Brücken (17 Pläne);

Glarus-Linththal: modifizierte Situationspläne und Längenprofile der ganzen Linie, Situations- und Hochbaupläne der Stationen (21 Pläne).

29 Vorlagen mit 54 Plänen beziehen sich auf im Betrieb stehende Bahnen, auf neue Fahrbetriebsmittel und auf industrielle Verbindungsgeleise, und zwar in folgender Weise:

a. Stationserweiterungen.

Westschweizerische Bahnen: Palézieux (Aufnahmsgebäude) und Ependes (Kreuzungsgeleise).

Nordostbahn: Pfäffikon, Stein (neue Lokomotivremise).

Centralbahn: Sursee (Aufnahmsgebäude), Liestal (Güterschuppen und Laderampe), Scherzligen (Aufnahmsgebäude).

b. Anderweitige Bauten und bauliche Aenderungen.

Weitschweizerische Bahnen: Legung neuer Geleise auf der Linie Morges-Lausanne-Yverdon (drittes Geleise Renens-Bifurcation La Sorge, zweites Geleise Bifurcation La Sorge-Bifurcation La Poudrière, zweites Geleise Bussigny-Daillens (Abzweigung der Jougne-Linie).

Nordostbahn: Straßenkorrekturen bei Horgen und Effretikon.

Jura-Bern-Luzern-Bahn: Errichtung einer neuen Haltestelle Grandgout.

Centralbahn: Korrektur der Einfahrtsgeleise bei der Station Schönbühl, Ersetzung der hölzernen Ueberfahrtsbrücke in der Muesmatt bei Bern durch eine erweiterte eiserne.

Vereinigte Schweizerbahnen: Errichtung einer neuen Station Goldach, Erweiterung der Fluthbrücke im Rickenhofe, Vergrößerung eines Dammdurchlasses bei Rickenbach (Toggenburgerbahn).

Nationalbahn: Verlängerung eines Seitengeleises auf der Station Kempthal.

c. Betriebsmaterial.

Zeichnungen für fünf neue Lokomotiven der Centralbahn und zwei solche der Linie Wädenswil-Einsiedeln.

d. Industrielle Verbindungsgeleise.

Es wurden auf Grund des Gesetzes vom 19. Dezember 1874 die Pläne für neun neue Verbindungsgeleise geprüft und genehmigt, und zwar für folgende Firmen:

- 1) Société de la halle aux grains et des magasins généraux à Genève. (Anschluß an die Linie Genf-Lyon.)
- 2) Schwander & Müller in Kirchberg. (Anschluß an die Emmenthalbahn.)
- 3) H. Kunz in Linththal. (Anschluß an Glarus-Linththal.)

- 4) Gasfabrik in Morges. (Anschluß an Lausanne-Morges.)
- 5) Lagerhausgesellschaft Jenny & Kiebiger in Basel. (Centralbahnhof.)
- 6) Anglo-Swiss Condensed Milk Company in Cham. (Anschluß an die Nordostbahn.)
- 7) Société d'exploitation des forêts de la Gamsa. (Anschluß an die Simplonbahn.)
- 8) Audran in Basel. (Badischer Bahnhof.)
- 9) Förster in Basel. (Badischer Bahnhof.)

Auf die schon im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnte Vorlage für ein Verbindungsgeleise mit der Nordostbahn in Außersihl konnten wir nach wiederholter Prüfung der Angelegenheit für einmal nicht eintreten, weil das erwähnte Bundesgesetz dem Wortlaut und dem Sinne nach eine gewerbliche Anstalt voraussetzt, die zur Zeit bereits besteht oder deren Entstehung als durchaus gesichert betrachtet werden kann, was im fraglichen Falle nicht als vollständig zutreffend anzuerkennen war.

Bahnhoffragen.

Bern. Auf das im letzten Geschäftsbericht erwähnte, aus den Verhandlungen zwischen dem Eisenbahndepartement und den Staats- und Stadtbehörden hervorgegangene Erweiterungsprogramm ließ sich die Bahngesellschaft dahin vernehmen, daß die vorhandenen Bahnhofräumlichkeiten und Einrichtungen, wenn auch theilweise etwas beengt, bei zweckmäßiger Ausnutzung, verbesserten Kontroll- und Signaleinrichtungen und sorgfältiger Ueberwachung des Betriebsdienstes noch auf Jahre hinaus allen berechtigten Anforderungen zu entsprechen vermöchten; sie könne daher bei der gegenwärtigen finanziellen Lage der Gesellschaft den gestellten Postulaten keine Folge geben. Da sowohl die Regierung als der Stadtrath in Würdigung der Zeitverhältnisse sich geneigt zeigten, auf verschiedenen früher geltend gemachten Desiderien vorläufig nicht weiter zu bestehen, resp. zu gestatten, daß deren Realisirung auf spätere, günstigere Zeiten verschoben werde, so glaubte das Departement seinerseits für einmal davon absehen zu können, die Durchführung des ganzen Erweiterungsprogramms zu urgiren, ohne indessen die einzelnen Postulate desselben ganz und für immer fallen zu lassen. Dagegen wurde eine ungesäumte Beseitigung der hinsichtlich der Einrichtungen für die Sicherheit des Verkehrs und Betriebs bestehenden Uebelstände (namentlich verbesserte Signal- und Weichenstellung) und die von der Gemeindebehörde seit Jahren postulierte Erstellung eines Wartlokals beim Ausgang verlangt.

N e u e n b u r g. Auf wiederholtes Drängen des Departements wurden endlich die Vorarbeiten für die nöthige Umgestaltung und Erweiterung dieses Bahnhofes ernstlich an Hand genommen und so weit gefördert, daß gegen Ende des Jahres die bezüglichen Pläne zur Vorlage gelangten. Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit fällt nicht mehr in das Berichtjahr.

B a s e l. Da die nöthige Verständigung zwischen der Regierung von Baselstadt und der Centralbahngesellschaft über die definitive Gestaltung des Bahnhofes noch immer nicht stattgefunden hat, so ist diese schon so lange pendente Frage auch im verflossenen Jahr ihrer Lösung nicht näher gerückt.

A r a u. Auch diese Angelegenheit ist unerledigt ins neue Jahr hinübergegangen.

W i n t e r t h u r. Zu den Schwierigkeiten, welche am Ende des vorigen Jahres der Erledigung dieser Frage entgegenstanden, gesellte sich im Anfang des Berichtjahres noch der Eintritt der Zwangsliquidation der Nationalbahn und die daraus hervorgehende Unmöglichkeit für diese Unternehmung, an die Kosten der Bahnhofserweiterung weitere vorschußweise Beiträge zu leisten; nicht weniger aber auch die Erklärung der Nordostbahn, daß sie nicht in der Lage sei, aus ihren Mitteln den verlangten Ausbau dieses Bahnhofes zu zahlen. Wir mußten uns auch gestehen, daß, abgesehen namentlich von der Frage der Einführung der Ostlinien, die im Jahre 1876 genehmigten Pläne einer Bahnhofserweiterung erhebliche Aenderungen zu sofortiger Ausführung in Aussicht nahmen, die füglich noch etwas verschoben bleiben dürften. So bot unser Eisenbahn- und Handelsdepartement denn Hand zu Besprechungen zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen und dem Stadtrath von Winterthur, welche eine solche Verschiebung zum Zweck hatten und dann auch mit Vorschlägen seitens des Departements schlossen, die seither zum Gegenstand weiterer Besprechungen unter den Interessenten gemacht worden, von denen uns mitgetheilt worden ist, daß sie nahe daran seien, zu einer Verständigung zu führen, ohne daß eine solche aber bis zum Ende des Berichtjahres erfolgte.

Kontrolle des Bahnzustandes.

Die detaillirte Kontrolle des Bahnzustandes konnte im Berichtjahre wegen vielfacher anderweitiger Inanspruchnahme des damit betrauten Personals (Prüfung des Projekts und Kostenvoranschlags für das reduzirte Netz der Gotthardbahn, kontradiktorische Nachmessung von Bahnlinien etc.) nicht über sämtliche Linien ausgedehnt werden.

Zunächst wurde auf einigen Bahnstrecken, deren Zustand bei der leztjährigen Begehung ein besonderes Aufsehen nöthig zu machen schien, eine Nachschau über die Ausführung der verlangten Verbesserungen, bezw. Unterhaltungsarbeiten gehalten.

Die ordentliche Inspektion, welche aus dem angeführten Grunde erst im Sommer beginnen konnte, mußte sich auf die Begehung von 1557 Kilometer oder 65 % der Gesamtlänge des schweizerischen Bahnnetzes beschränken.

Dabei wurden zunächst die ältern, stärker in Anspruch genommenen Linien begangen und die Untersuchung mehrerer mit noch neuem Oberbau versehenen und weniger befahrenen Strecken auf das folgende Jahr verschoben.

Gemäß dem in unserm vorjährigen Bericht angedeuteten Modus wurden die Bahnverwaltungen jeweilen vom Zeitpunkt der Begehung in Kenntniß gesetzt, in der Absicht, ihnen damit Gelegenheit zu geben, sich bei den Inspektionen vertreten zu lassen. In Folge dessen fanden lezttere in der Regel in Begleitung eines Sektionsingenieurs oder Bahnmeisters statt.

Die Uebermittlung der Berichte der Kontrolingenieure über das Resultat ihrer Beobachtungen und Untersuchungen an die Bahnverwaltungen geschah in der Regel unmittelbar nach der Begehung der betreffenden Linien. Nur gegen Ende des Jahres wurde hievon abgewichen und die Abfassung und Expedition der Berichte verschoben, um die bessere Jahreszeit zur Inspektion selbst möglichst auszunutzen.

Was die Antworten der Bahnverwaltungen auf diese Berichte anbelangt, so kann es bei der Verschiedenartigkeit der Anschauungsweisen und bei der gegenwärtig herrschenden Sparsamkeitstendenz nicht fehlen, daß in diesem und jenem Punkte die Organe der Gesellschaften anderer Ansicht sind, als unsere Kontrolbeamten; indessen werden in den meisten Fällen die gemachten Aussezungen anerkannt und das Nöthige angeordnet, um denselben Rechnung zu tragen. Immerhin sah sich das Departement in einzelnen Fällen zu besondern Mahnungen veranlaßt.

Einigen Verwaltungen scheint die Kontrolle zu sehr in's Detail zu gehen und hinsichtlich der Instandhaltung der Bahn allzu rigorose Grundsätze zu befolgen. Es wurde denselben bemerkt, daß die Berichte der Kontrolingenieure instruktionsgemäß eine vollständige, möglichst objektiv gehaltene summarische Darstellung des Zustandes einer Bahnlinie geben und daher auch weniger wesentliche Punkte berühren müssen, die, wenn sie auch nicht gerade gravirender Art sein sollten, doch immerhin Beachtung verdienen. Andern Ver-

waltungen hinwieder sind solche detaillirte Berichte ganz willkommen, indem sie finden, daß es nur in ihrem Interesse liegen kann, durch dieselben eine eingehende, unbefangene Kenntniß von dem Zustande ihrer Linien zu erlangen.

Ueberhaupt muß sich das technische Inspektorat die Aufgabe stellen, durch Anschauung, Notirung und Diskussion über alle baulichen, betriebstechnischen und technisch-ökonomischen Verhältnisse der Bahnen und ihrer Elemente eine vollständige Einsicht und Kenntniß zu erlangen, um deren jeweiligen Zustand und Umgestaltung mit Rücksicht auf Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes in einer gründlichen und zugleich billigen und praktischen Weise konstatiren zu können.

Diesem Zwecke dienen u. A. die vielen im letzten Jahre theils begonnenen, theils fortgeführten Erhebungen und Zusammenstellungen über den Stand und die Umgestaltungen der wichtigern Unterbauobjekte, über die Qualität, Erneuerung etc. des Oberbaues, Abschluß, Beleuchtung, Bedeutung etc. der Niveauübergänge, über die Signaleinrichtungen, über den Dienst und die Arbeitszeit der Bahnangestellten u. s. w.

Auf den leztjährigen Inspektionen konnte im Allgemeinen konstatirt werden, daß, trotz der bei allen Gesellschaften eingeführten größeren Sparsamkeit in Bezug auf Anstellung von Personal und Erneuerung von Material, der Zustand unserer älteren Bahnen seit dem vorletzten Jahre sich im großen Ganzen nicht merklich verschlimmert hat. Hiebei ist zu bemerken, daß auf vielen Linien seit längerer Zeit ein tüchtiges, gutgeschultes Personal sich befindet welches im Stande ist, ohne Ueberanstrengung etwas mehr zu leisten als früher, während anderseits, theils infolge des Baues von neuen Linien, theils infolge der allgemeinen Geschäftsstokung, die Inanspruchnahme vieler Bahnen eine geringere geworden ist.

Die außerordentlich niedrigen Metallkurse und namentlich der Umstand, daß gegenwärtig Stahlschienen mit zehnjähriger Garantie um ungefähr die Hälfte des Preises, welcher vor einigen Jahren für Eisenschienen bezahlt wurde, erhältlich sind, erweisen sich für die Erhaltung der Bahnen günstig und veranlassen wohl manche Gesellschaft, ihre Oberbauerneuerungen gerade jetzt nicht allzusehr einzuschränken.

Immerhin gibt es Ausnahmen, namentlich auf verschiedenen Strecken der westschweizerischen Bahnen, auf welchen der Unterhalt der Oberbauanlage, der Schwellen, der Schienen, deren Befestigungsmittel und Ausweichungsapparate seitens der Bahngesellschaft nicht mit der nöthigen Aufmerksamkeit und Pünktlichkeit besorgt wird.

Mangelhafte Schwelleneintheilung und Lagerung, beschädigte Schienen, Weichen und Kreuzungen, lockere oder gar fehlende Nägel und Bolzen etc. wurden dort in einem auf anderen schweizerischen Bahnen nicht vorkommenden Grade angetroffen. Solche Mängel wurden jeweilen vom Kontrolingenieur, in Gegenwart der Gesellschaftsorgane, in sehr einlässlicher Weise notirt und gerügt. Die betreffende Verwaltung erhielt vom Eisenbahndepartement wiederholte Mahnungen und selbst Androhungen von Exekutionsmaßregeln für den Fall, daß sie ihre sämtlichen Linien nicht in einen besseren, dem Unterhalte der übrigen Bahnen entsprechenden Zustand stellen sollte.

Kontrolle des Betriebsmaterials.

Das im Geschäftsbericht des Vorjahres erwähnte Résumé des Betriebsmaterials, eine Zusammenstellung der wichtigsten Daten und Verhältnisse sämtlicher Lokomotiven und Wagen, mit erläuternden Skizzen, wurde durch den Druck vervielfältigt. Dasselbe gewährt die nothwendige Uebersicht über den dermaligen Bestand und die Leistungsfähigkeit des schweizer. Materialparks.

Behufs Fortführung der Statistik des Rollmaterials bis Ende 1878 sind die nöthigen Erhebungen gemacht worden.

Der Bestand hat sich im abgelaufenen Jahr wenig verändert. Der Zuwachs beschränkt sich auf 5 Lokomotiven und 47 Gepäk- und Güterwagen; so daß auf 1. Januar 1879 die schweizer. Eisenbahnen mit 544 Lokomotiven, 1655 Personenwagen und 8542 Gepäk- und Güterwagen ausgerüstet waren, wozu noch 82 Bahnpostwagen kommen.

Der Erledigung Ihres Postulats vom 1. Juli 1875, betreffend strengere Vollziehung des Art. 31 des Eisenbahngesetzes hinsichtlich des von den Bahnverwaltungen zu beschaffenden Betriebsmaterials, wurde schon oben gedacht. Das technische Inspektorat machte diese Frage zum Gegenstand einlässlicher statistischer Erhebungen, Studien und Zusammenstellungen. Der von demselben erstattete Bericht gelangte im Wesentlichen zu folgenden Schlüssen:

1. Für den jezigen Bedarf sind die schweizer. Bahnen im Allgemeinen in genügender Weise mit Rollmaterial versehen.
2. Die Normirung des Minimalbestandes kann nur in der Weise geschehen, daß jeweilen an der Hand der Verkehrs- und Betriebsstatistik die in den letzten Jahren stattgefundene Inanspruchnahme des Rollmaterials konstatirt wird, um zu

Bestand des Betriebsmaterials der schweiz. Eisenbahnen am 1. Januar 1879.

Laufende Nr.	Eisenbahn.	Fahr- länge.	Lokomotiven.				Personenwagen.						Güterwagen.							
			Im Ganzen.	Per Kilo- meter.	Anzahl Adhäsionsachsen.		Anzahl Wagen.		Anzahl Achsen.		Anzahl Sitzplätze.		Anzahl Wagen.		Anzahl Achsen.		Tragkraft.			
					Im Ganzen.	Per Kilom.	Im Ganzen.	Per Kilom.	Im Ganzen.	Per Kilom.	Im Ganzen.	Per Achse.	Im Ganzen.	Per Kilom.	Im Ganzen.	Per Kilom.	Im Ganzen.	Per Kilom.	Per Achse.	
A. Normalbahnen.																				
Suisse Occidentale.																				
I.	Eigenes Nez	492.4	96	0.18	250	0.45	287	0.52	644	1.17	11,737	21.5	18.2	1915	3.50	3,850	7.03	18,544.900	34.06	4.822
	Fremde Linien	33.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bulle-Romont	18.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ligne du Simplon	116.4	9	0.08	18	0.16	35	0.30	70	0.60	1,192	16.2	17.0	117	1.00	234	2.00	996.000	8.52	4.260
		660.9																		
II. Nordostbahn.																				
II.	Eigenes Nez	407.2	141	0.27	312	0.58	478	0.90	1096	2.06	19,378	36.5	17.7	2367	4.46	4,766	8.98	25,737.500	48.49	5.390
	Zürich-Zug-Luzern	66.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bötzenbergbahn	57.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Effretikon-Hinweil	22.5	3	0.13	6	0.26	10	0.44	20	0.88	376	16.7	18.8	47	2.05	94	4.10	512.000	22.30	4.910
		553.3																		
III. Jura-Bern-Luzern-Bahn.																				
III.	Eigenes Nez	258.6	48	0.24	125	0.51	156	0.60	452	1.75	7,791	32.0	17.3	538	2.08	1,082	4.18	5,254.000	20.32	4.856
	Bern-Luzern	94.2	11	0.12	33	0.36	19	0.20	62	0.66	1,106	11.7	24.5	140	1.48	280	2.96	1,400.000	14.80	5.000
	Bödelibahn	8.2	3	0.37	6	0.74	16	1.95	32	3.90	1,024	125.0	32.0	9	1.10	18	2.20	78.000	9.51	4.333
		361.0																		
IV. Centralbahn.																				
IV.	Eigenes Nez	304.8	95	0.28	242	0.73	184	0.54	668	1.97	10,324	30.9	15.5	1595	4.79	3,233	9.71	16,068.000	42.85	4.970
	Basler Verbindungsbahn	4.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Aargauische Südbahn	28.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wohlen-Bremgarten	7.0	2	0.29	6	0.58	6	0.86	12	1.72	220	31.4	16.6	14	2.0	28	4.0	144.000	20.57	5.143
		345.5																		
V. Vereinigte Schweizerbahnen.																				
V.	Eigenes Nez	278.8	56	0.20	132	0.47	177	0.61	516	1.78	8,301	28.7	16.1	898	3.10	1,812	6.26	9,432.500	32.6	5.205
	Wald-Rüti	6.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zürichsee-Gotthardbahn	4.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Toggenburgerbahn	24.9	3	0.12	9	0.36	14	0.48	28	0.36	528	37.7	18.86	54	2.17	108	4.34	532.500	21.33	4.931
		314.3																		
VI.	Nationalbahn	163.4	18	0.11	54	0.33	87	0.53	174	1.06	4,010	24.5	24.6	323	1.98	646	3.96	3,688.000	22.58	5.709
VII.	Gotthardbahn	65.8	14	0.21	34	0.52	67	1.01	158	2.40	2,610	39.7	16.5	264	4.01	528	8.02	2,830.500	43.02	5.361
VIII.	Tössthalbahn	39.6	6	0.15	16	0.40	16	0.43	40	1.01	964	24.3	24.1	100	2.55	200	5.10	1,000.500	25.51	5.000
IX.	Emmenthalbahn	24.0	3	0.13	8	0.33	6	0.25	18	0.75	330	13.8	18.3	35	1.46	70	2.92	350.500	14.58	5.000
	Total Normalbahnen	2527.8	508	0.20	1251	0.50	1558	0.62	3990	1.58	69,891	27.6	17.5	8416	3.33	16,949	6.70	86,568.900	34.25	5.108
B. Spezialbahnen.																				
I.	Wädensweil-Einsiedeln	16.637	2	0.12	6	—	16	0.94	32	1.98	762	44.8	23.8	16	0.94	32	1.08	152.000	8.95	4.75
II.	Appenzellerbahn	14.866	4	0.27	12	—	15	1.01	48	3.23	548	36.9	11.4	52	3.50	104	7.00	312.000	20.99	3.000
III.	Lausanne-Echallens	14.180	4	0.28	8	—	14	0.99	28	1.98	310	20.7	10.8	24	1.69	48	3.38	104.000	6.93	2.170
IV.	Arther-Rigibahn	11.172	6	0.54	3	5	10	0.89	20	1.78	360	32.2	18.0	5	0.68	10	1.36	37.500	3.36	3.750
V.	Uetlibergbahn	9.035	4	0.44	12	—	9	1.00	18	2.00	360	39.8	20.0	3	0.33	6	0.66	22.500	2.49	3.750
VI.	Rorschach-Heiden	7.136	3	0.42	3	3	9	1.26	18	2.52	400	55.6	22.1	8	1.12	16	2.24	48.000	6.86	2.812
VII.	Rigibahn	7.035	10	1.42	—	10	12	1.71	24	2.42	600	85.3	25.0	5	0.71	10	1.42	37.500	5.36	2.500
VIII.	Rigi-Scheideck	6.750	3	0.44	9	—	3	0.44	12	1.76	165	20.5	13.8	3	0.34	6	0.88	15.000	2.22	2.500
IX.	Lausanne-Ouchy	1.496	—	—	—	—	9	6.01	18	12.02	300	200.8	16.7	10	6.68	20	13.36	75.000	50.14	3.750
	Total Spezialbahnen	88.310	36	0.41	53	18	97	1.10	218	2.47	3795	43.0	17.4	126	1.43	252	2.85	803.500	9.10	3.188

Parcours-Kilometer der im Jahr 1878 geprüften alten Lokomotivkessel.

Bahnen.	Kessel №	Indienst- setzung des Kessels.	Total Dienst- jahre.	Total Parcours seit Indienst- setzung des Kessels bis zur letzten Probe.	Durchschnitt Jahres- parcours seit Indienst- setzung des Kessels bis zur letzten Probe.	Jahre zwischen den letzten zwei Proben.	Total Parcours zwischen den letzten zwei Proben.	Durchschnitt Jahres- parcours zwischen den letzten zwei Proben.	Dampfdruck.		Bahnen.	Kessel №	Indienst- setzung des Kessels.	Total Dienst- jahre.	Total Parcours seit Indienst- setzung des Kessels bis zur letzten Probe.	Durchschnitt Jahres- parcours seit Indienst- setzung des Kessels bis zur letzten Probe.	Jahre zwischen den letzten zwei Proben.	Total Parcours zwischen den letzten zwei Proben.	Durchschnitt Jahres- parcours zwischen den letzten zwei Proben.	Dampfdruck.			
									Arbeits- druck.	Probe- druck.										Arbeits- druck.	Probe- druck.		
S. O.	113	1869	9	236,302	26,256	9	236,302	26,256	9	12 ¹ / ₄	J. B. L.	8	1864	14	297,323	21,237	unbek.	unbekannt	unbekannt	8	12		
	126	1872	6 ¹ / ₄	113,788	18,206	6 ¹ / ₄	113,788	18,206	9	12		(B. B.)	11	1864	13 ³ / ₄	313,533	22,802	"	"	"	8	12	
	22	1868	10 ¹ / ₄	438,880	42,818	10 ¹ / ₄	438,880	42,818	9	12 ³ / ₄			1	1872	6	38,807	6,448	6	38,807	6,448	8	12	
	73	1872	6 ¹ / ₄	196,654	31,465	6 ¹ / ₄	196,654	31,465	9	12 ¹ / ₂			104	1874	4 ¹ / ₂	98,513	21,892	4 ¹ / ₄	50,402	11,859	9	13	
	57	1862	16 ¹ / ₄	401,070	24,681	4 ³ / ₄	56,304	11,853	8	11 ¹ / ₂			202	1875	3 ¹ / ₂	122,606	35,030	3 ¹ / ₂	122,606	31,530	9	14	
	87	1870	8 ¹ / ₄	116,945	14,174	8 ¹ / ₄	116,945	14,174	10	12			152	1875	3 ¹ / ₂	90,723	25,921	3 ¹ / ₄	19,070	5,448	10	15	
	122	1874	4 ¹ / ₄	172,078	40,489	4 ¹ / ₄	172,078	40,489	9	12 ¹ / ₂			12	1864	14 ³ / ₄	363,238	24,626	—	unbekannt	unbekannt	8	12	
	52	1862	16 ¹ / ₄	336,308	20,696	2 ³ / ₄	42,765	15,549	8	12			201	1875	3 ³ / ₄	149,398	39,840	3 ³ / ₄	149,398	39,840	9	14	
	72	1872	6 ¹ / ₂	211,599	32,554	6 ¹ / ₂	211,599	32,554	9	13			9	1864	15	364,606	24,307	—	unbekannt	unbekannt	8	12	
	23	1868	10 ¹ / ₂	437,921	41,707	3 ¹ / ₄	148,837	45,796	9	13 ¹ / ₂		Durchschnitte	—	1869	8 ³ / ₄	204,305	24,678	4,1	76,057	19,025	8,5	13	
	16	1858	20 ¹ / ₂	342,927	16,728	6	68,087	11,348	8	12		Total	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	125	1872	6 ¹ / ₂	181,893	27,984	6 ¹ / ₂	181,893	27,984	9	12 ¹ / ₂		S. C. B.	80	1873	5	97,103	19,421	5	97,103	19,421	10	15	
	76	1872	6 ¹ / ₂	266,661	41,025	6 ¹ / ₂	266,661	41,025	9	13 ¹ / ₂				44	1874	3 ³ / ₄	93,195	24,852	3 ³ / ₄	93,195	24,852	10	15
	71	1872	6 ³ / ₄	211,599	31,348	6 ³ / ₄	211,599	31,348	9	13				64	1869	9 ³ / ₄	196,888	20,194	9 ³ / ₄	196,888	20,194	10	15
	101	1858	20 ³ / ₄	402,508	19,397	unbek.	unbekannt	unbekannt	8	13				41	1872	6 ³ / ₄	130,314	19,306	2 ¹ / ₄	45,644	20,291	10	15
	104	1862	16 ³ / ₄	352,076	21,019	"	"	"	8	12			Durchschnitte	—	1871	7,1	162,221	22,621	5,5	127,355	21,877	10	15
	55	1862	16 ³ / ₄	511,006	30,508	4	98,742	24,685	8	12			Total	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	20	1858	20 ³ / ₄	454,729	21,914	unbek.	unbekannt	unbekannt	8	12			V. S. B.	42	1875	2 ¹ / ₂	38,306	15,323	2 ¹ / ₂	38,306	15,323	10	15
	17	1858	21	573,312	27,300	5	93,816	18,763	8	12					37	1859	19 ¹ / ₂	unbekannt	unbekannt	5 ¹ / ₄	144,406	27,506	7
	18	1858	21	421,269	20,060	unbek.	unbekannt	unbekannt	8	12				2	1876	2	44,820	22,410	2	44,820	22,410	10	17
53	1862	17	328,714	19,336	4 ¹ / ₂	79,799	17,733	8	12		71	1875		3 ¹ / ₂	77,710	22,203	3 ¹ / ₂	77,710	22,203	12	19		
Durchschnitte Total	—	1866	12,8	319,390	27,127	5,9	160,867*)	26,585*)	8,5	12,4	Durchschnitte Total	4	—	—	53,612	19,978	3,8	76,310	21,860	9,7	15,5		
N. O. B.	84	1873	5 ¹ / ₂	186,482	33,906	5 ¹ / ₂	186,482	33,906	11	16	T. T. B.	5	1876	1 ³ / ₄	63,551	42,368	1 ³ / ₄	63,551	42,368	10	15		
	59	1869	9	261,347	29,038	2 ³ / ₄	67,215	24,114	10	15			2	1875	3	75,099	25,033	1 ¹ / ₂	18,520	37,040	10	15	
	20	1874	4	113,508	28,377	4	113,508	28,377	11	16		Durchschnitte Total	2	—	—	69,325	33,700	1,1	41,035	39,704	10	15	
	60	1870	8 ¹ / ₄	314,335	38,101	3 ¹ / ₄	76,212	23,604	12	17	R. B.	5	1872	6	12,706	2,118	6	12,706	2,118	10	15		
	79	1873	4 ³ / ₄	129,230	27,206	4 ³ / ₄	129,230	27,206	11	16			6	1873	5	13,088	2,618	5	13,088	2,618	10	14 ¹ / ₂	
	78	1874	4 ¹ / ₂	108,593	23,607	4 ¹ / ₂	108,593	23,607	12	17			8	1873	5	11,551	2,310	5	11,551	2,310	10	14 ¹ / ₂	
	70	1872	6 ¹ / ₄	169,547	27,126	1 ¹ / ₂	26,717	17,811	12	17			10	1873	5	12,795	2,599	5	12,795	2,599	10	15	
	50	1868	10 ¹ / ₄	350,982	34,242	4 ³ / ₄	144,246	30,367	11	16			7	1873	5	15,752	3,150	5	15,752	3,150	10	15	
	26	1874	3 ¹ / ₄	76,863	23,650	3 ¹ / ₄	76,863	23,650	11	16			9	1873	5	8,695	1,739	5	8,695	1,739	10	15	
	58	1869	10	228,534	22,853	2 ¹ / ₂	55,440	22,184	10	15		Durchschnitte Total	7	—	—	14,190	2,518	5,1	12,759	2,497	10	14,6	
	73	1873	5 ¹ / ₂	186,164	33,844	5 ¹ / ₂	186,164	33,844	12	17		A. B.	2	1875	3	unbekannt	unbekannt	unbek.	unbekannt	unbekannt	10	15	
	51	1868	10 ¹ / ₂	344,734	32,831	4 ¹ / ₂	140,301	31,178	11	16				4	1875	3 ¹ / ₂	"	"	"	"	"	10	15
	61	1870	8 ¹ / ₂	282,540	33,240	2 ¹ / ₂	74,326	29,730	12	17			Durchschnitte Total	2	—	—	—	—	—	—	—	10	15
	54	1868	10 ¹ / ₂	355,102	33,829	5 ¹ / ₄	192,644	36,694	11	16	U. B.		1	1874	4 ¹ / ₄	37,443	8,810	4 ¹ / ₄	37,443	8,810	12	17	
	122	1875	3 ¹ / ₂	118,785	33,940	3 ¹ / ₂	118,785	33,940	12	17				4	1874	5	30,191	6,038	5	30,191	6,038	12	17
	62	1870	8 ¹ / ₂	295,002	34,302	2 ¹ / ₄	44,048	19,577	12	17			Durchschnitte Total	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	64	1870	8 ¹ / ₂	278,728	32,792	3 ¹ / ₂	106,717	30,490	12	17													
	103	1874	4	163,886	40,972	4	163,886	40,972	12	17	Durchschnitte Total		—	1872	5,5	—	—	—	—	—	—	—	
	68	1872	6 ³ / ₄	184,225	27,292	3 ¹ / ₄	51,774	15,930	12	17				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	19	1875	3 ¹ / ₄	108,087	33,257	3 ¹ / ₄	108,087	33,257	11	16				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	29	1875	3 ¹ / ₄	89,829	27,639	3 ¹ / ₄	89,829	27,639	11	16			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	25	1874	4 ¹ / ₄	84,968	19,992	4 ¹ / ₄	84,968	19,992	11	16			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	113	1875	3 ¹ / ₂	154,729	44,208	3 ¹ / ₂	154,729	44,208	12	17			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	49	1865	13 ³ / ₄	429,911	31,266	3	88,960	29,653	10	15			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	55	1868	11	366,324	33,302	4 ³ / ₄	183,192	38,567	11	16			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	72	1873	5 ³ / ₄	177,801	30,922	5 ³ / ₄	177,801	30,922	12	17			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	82	1873	5 ³ / ₄	167,698	29,165	1 ¹ / ₄	43,748	29,165	11	16			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	75	1873	5 ³ / ₄	185,329	32,248	5 ³ / ₄	185,329	32,248	12	17		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	183	1876	3	68,563	22,854	3	68,563	22,854	12	17		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	74	1873	5 ¹ / ₂	172,032	31,278	5 ¹ / ₂	172,032	31,278	12	17		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

*) Durchschnitt von 17 Lokomotiven.

Bezeichnung der Bahnen.	Lokomotiven.			Alte Kessel.				Neue Kessel.					Total alte und neue Kessel.		
	Im Dienst am 1. Januar 1878.	Zuwachs u. Abgang im Jahre 1878.	Im Dienst am 1. Januar 1879.	Im Dienst am 1. Januar 1878.	Im Jahre ersetzt.	Im Jahre gepreßt.	% im Jahre gepreßt oder ersetzt.	An alten Lokomotiven im Jahre in Betrieb gesetzt.	An neuen Lokomotiven im Jahre in Betrieb gesetzt.	Im Jahre gepreßt.	Nach auswärtigen Zeugnissen gebucht.	Total gepreßt oder gebucht.	Im Jahre gepreßt.	Nach auswärtigen Zeugnissen gebucht.	Total im Jahre protokollirt.
Suisse Occidentale, mit Inbegriff der von dieser Gesellschaft betriebenen Linien	105	—	105	105	—	21	20.0 %	—	—	—	—	—	21	—	21
Nordostbahn (Gleich wie bei S. O.)	148	— 4	144	148	—	30	20.4 %	—	—	—	—	—	30	—	30
Jura-Bern-Luzern (Gleich wie bei S. O.)	59	+ 3	62	59	—	9	15.3 %	—	3	—	3	3	9	3	12
Centralbahn (Gleich wie bei S. O.)	93	+ 5 — 1	97	93	5	6	11.8 %	5	5	10	—	10	16	—	16
Vereinigte Schweizerbahnen . . . (Gleich wie bei S. O.)	61	— 2	59	61	2	4	9.8 %	2	—	—	2	2	4	2	6
Nationalbahn	18	—	18	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotthardbahn	14	—	14	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tößthalbahn	6	—	6	6	—	2	33.3 %	—	—	—	—	—	2	—	2
Emmenthalbahn	3	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totale und Durchschnitte der Normalbahnen	507	+ 8 — 7	508	507	7	72	15.6 %	7	8	10	5	15	82	5	87
Total der Spezialbahnen	34	+ 2	36	34	—	11	durchschnittl. 30.5 %	—	2	—	2	2	11	2	13
Im Ganzen	541	+ 3	544	541	7	83	16.6 %	7	10	10	7	17	93	7	100
Entsprechende Zahlen im Vorjahre	550	— 19 + 10	541	550	24	78	18.6 %	24	— 19 + 10	15	18	33	93	18	111

sehen, ob dieselbe die Grenzen der Sicherheit überschreitet. Die Inanspruchnahme, welche auf jeder Bahn der Sicherheitsgrenze entspricht, ist aber zu variabel und hängt von zu vielen Faktoren ab, um ein für allemal in Zahlen ausgedrückt zu werden, und muß diese Frage der jeweiligen kompetenten Erwägung aller einschlägigen Faktoren überlassen werden.

3. Nach den Resultaten früherer Jahre dürfte bei gehörigem Unterhalte das vorrätige Material für noch höhere Leistungen genügend sein.

Bei dieser Sachlage hielten wir dafür, es müsse von einer festen Normirung des von jeder Eisenbahnunternehmung zu haltenden Rollmaterials, wenigstens zur Zeit, Umgang genommen werden, und es genüge, wenn die Thätigkeit des Eisenbahndepartements fortwährend darauf gerichtet bleibe, die einschlägigen Verhältnisse genau zu überwachen und je nach Umständen einzuschreiten.

Was den Zustand des Betriebsmaterials betrifft, so kann derselbe auf Grund der diesfalls geübten Kontrolle in Allgemeinen als ein normaler bezeichnet werden. Bei den Inspektionen wahrgenommene Mängel und Unregelmäßigkeiten wurden in ähnlicher Weise, wie dies hinsichtlich des Bahnzustandes geschieht, den betreffenden Bahnverwaltungen sofort zur Kenntniß gebracht, um dieselben zu entsprechenden Maßregeln zu veranlassen.

Zu besondern Untersuchungen gaben u. A. verschiedene in Folge von Defekten des Betriebsmaterials erfolgte Unfälle, wie Achs- und Bandagenbrüche, Kuppelungsbrüche u. s. w. Anlaß. Die Unzulänglichkeit der Schirmdächer einer Anzahl von Lokomotiven, die Art der Zugskomposition auf einer Bergbahn, ungenügende Signaleinrichtungen an Lokomotiven und Wagen und andere derartige Fragen wurden zum Gegenstand bezüglichher spezieller Reklamationen gemacht.

Kesselproben fanden im Berichtjahre 100 statt — wovon 83 im Beisein und unter Aufsicht eines Kontrollingenieurs — und wurden entsprechend protokolliert. Die Resultate von 17 zum Theil im Auslande erfolgten Proben sind auf Grund beglaubigter Atteste in unsere Verzeichnisse eingetragen worden. Das Nähere über die Kesselprüfungen ist aus nebenstehender Tabelle ersichtlich.

Auch im Berichtjahre mußten wegen rückständigen Kesselproben zahlreiche Mahnungen an einzelne Bahnverwaltungen erlassen werden, was hauptsächlich dem Mangel gesetzlicher Normen und der daherigen Differenz der Ansichten zuzuschreiben ist. Die neue Verordnung über die technische Einheit wird auch diese Kontrolle regeln und einen normalen Zustand herbeiführen.

Technische Einheit.

Wir haben in unserm letzten Geschäftsbericht auf die Nothwendigkeit hingewiesen, in Ausführung der Art. 29 und 31 des Eisenbahngesetzes einheitliche Normen für Bahnbau, Betriebsmaterial, Bahnbetrieb etc. aufzustellen.

Nach umfassenden daherigen Vorarbeiten wurde nun ein neuer Entwurf Verordnung über die technische Einheit im schweizer. Eisenbahnwesen ausgearbeitet, umfassend die Vorschriften über

- I. Bahnbau,
- II. Betriebsmaterial,
- III. Revision des Rollmaterials,
- IV. Handhabung des Betriebs.

Im Anschlusse an diese Vorschriften wurde, zunächst veranlaßt durch eine Eingabe des Vereins schweizer. Lokomotivführer, eine Ergänzung zur Signalordnung vom 7. September 1874 entworfen und unter Ziffer V obiger Verordnung angefügt.

Dieser Entwurf ist der Präsidialverwaltung der Konferenz schweizer. Eisenbahnverwaltungen behufs Formulirung allfälliger Zusätze und Aenderungen übermittelt worden, begleitet von einer vergleichenden Zusammenstellung der entsprechenden Paragraph-Nummern und Hauptdaten der bei Abfassung desselben in Erwägung gezogenen und benutzten schweizerischen und ausländischen Normen, Entwürfe etc. Nach Eingang der daherigen Antworten werden wir die Materie weiter behandeln und die definitive Redaction festsetzen.

Art. 29 des Eisenbahngesetzes bestimmt: „Es soll auf Einführung eines gleichartigen (des amerikanischen) Wagensystems für die Personenbeförderung Bedacht genommen werden. Der Bundesrath wird ermächtigt, Bestimmungen zu treffen, welche den allmähigen Uebergang zu einem solchen System verwirklichen.“

Die Frage, wie die durch diese Bestimmung bezweckte Ausrangirung der auf unsern Bahnen noch kursirenden Wagen französischen oder englischen Systems, deren Zahl sich auf zirka 300 beläuft, zu bewerkstelligen sei, glaubten wir nach Anhörung der betreffenden Bahnverwaltungen und auf Grund eines die Verhältnisse in einläßlicher Weise beleuchtenden Berichts des technischen Inspektorats in folgendem Sinne lösen zu sollen:

1. In Anbetracht, daß angenommen werden kann, es werden in einer Zeit von zirka 20 Jahren die im Park der schweizer. Eisenbahnen befindlichen Wagen dieses Systems größtentheils zur Ausrangirung gelangen, ist von der Festsetzung eines absoluten Endtermins für diese Ausrangirung zur Zeit abzusehen.

2. In Zügen mit Wagen beider Systeme hat die Gruppierung, soweit thunlich, nach dem System zu geschehen.

3. Während der Fahrt soll die Benutzung der Trittbretter der Coupé-Wagen durch das Zugpersonal sich auf das unumgänglich Nothwendige beschränken und ist die Billetkontrolle für diese Wagen demgemäß einzurichten.

Verifikationen.

Kontradiktorische Nachmessung der Bahnlängen. — Nachdem die schweizerischen Bahnverwaltungen auf ein dahergesenes Zirkular des Departements sich der Mehrzahl nach mit der kontradiktorischen definitiven Festsetzung der Distanzen ihrer Bahnlängen, sowie mit den für das bezügliche Verfahren vom Departement in Vorschlag gebrachten Grundsätzen einverstanden erklärt, wurden diese Nachmessungen von einem Kontrolingenieur in Gemeinschaft mit je einem Delegirten der betreffenden Gesellschaft begonnen und, so lange die Jahreszeit es gestattete, fortgeführt. Die Gesamtlänge der auf diese Weise verifizirten Bahnstrecken beträgt 816 Kilometer. Das Resultat dieser Verifikation, die möglichst bald wieder aufgenommen und im laufenden Jahr zu Ende geführt werden soll, hat neuerdings deren Nothwendigkeit auf's Klarste dargethan.

Die Mitwirkung unseres technischen Personals bei der Prüfung und Begutachtung des Projekts und Kostenvoranschlags für das reduzirte Netz der Gotthardbahn durch die von uns bestellten Experten nahm dasselbe ca. 2½ Monate (die 5 Kontrolingenieure für Bahnzustand im Ganzen 326 Tage) in Anspruch, in Folge dessen, wie bereits erwähnt, andere vorgesehene Arbeiten verschoben werden mußten oder nicht im wünschbaren Maße gefördert werden konnten.

e. Darstellungen nach Vollendung des Baues.

Grenz- und Katasterpläne.

Unser Planarchiv weist trotz wiederholter Mahnungen an die Bahngesellschaften immer noch beträchtliche Lücken auf. Von 2583 Kilometern Gesamtlänge der schweizerischen Bahnlängen besitzen wir bis jetzt die definitiven Katasterpläne für 1497 Kilometer oder 58 %; sie stehen somit noch aus für 1085 Kilometer oder 42 %.

Eingelangt sind im Berichtjahr die Katasterpläne für folgende seit 1873 eröffnete Linien:

Brugg-Pratteln (Bötzbergbahn),
 Lyß Fräschels,
 Winterthur-Singen-Kreuzlingen,
 Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso.

Dazu kommen die Situationspläne für einige ältere, vor 1873 bestandene Linien, nämlich:

Winterthur-St. Gallen und Maienfeld-Chur (V. S. B.),
 Aarau - Olten - Herzogenbuchsee und Herzogenbuchsee - Biel
 (S. C. B.),
 Oberlauchringen-Singen (badische Bahn),
 Genf-La Plaine (P. L. M.),
 Buchs-Landesgrenze und St. Margarethen-Landesgrenze (Vorarl-
 bergbahn).

Auf unsere jüngste Recharge sind von verschiedenen Bahn-
 verwaltungen baldige weitere Sendungen in Aussicht gestellt worden.

f. Bahnbetrieb.

Tarifwesen.

Die Angelegenheit der Unifikation sämtlicher das Tarifwesen betreffenden Konzessionsbestimmungen schreitet langsam vor, wie dies die Natur der Frage mit sich bringt. Indes hat das Geschäftsjahr doch einige Resultate zu verzeigen, die zur Hoffnung auf das Glücken des Werkes berechtigten. Die Bahnverwaltungen haben vorab sich damit einverstanden erklärt, nicht bei dem ersten Reformvorschlage — allseitige Einführung kilometrischer Grundtaxen — stehen zu bleiben, sondern gleichzeitig das in Deutschland zur allgemeinen Geltung gebrachte neue Gütertarifsystem anzunehmen. Die Mehrheit der Bahngesellschaften hält überdies die einheitliche Normirung der Taxbildung für durchaus ausführbar und zweckmäßig und zwar betrachtet sie hiefür als das gegebene, in der Natur der Sache begründete, den schweizerischen Verhältnissen wie der Gesetzgebung entsprechende System dasjenige der proportionalen Streckentaxe in Verbindung mit einer festen, für alle Entfernungen gleich bleibenden Expeditions- oder Manipulationsgebühr. Mit der formellen Einheit der Tarife ist nach Ansicht der Majorität der Bahnverwaltungen auch deren materielle

Einheit in dem Sinne anzustreben, daß sogenannte Normaltaxen aufgestellt würden, welche mit Ausnahme von Bahnen oder einzelnen Bahnstrecken in besonderen Verhältnissen gleichmäßig auf alle schweizerischen Normalbahnen Anwendung finden sollen. Erhöhungen derselben könnten nur mit Bundesbewilligung, Reduktionen aber von den Gesellschaften mittelst Specialtarifen nach eigenem Ermessen vorgenommen werden. Ausnahmesätze für die Taxen einzelner Bahnen sollten als Regel durch eine entsprechende Distanzänderung (Tarifdistanz, virtuelle Länge) ausgedrückt werden. Die Minderheit der Bahnverwaltungen lehnt die Annahme einheitlicher Expeditions- und proportionaler Streckentaxen ab und wünscht für gewisse Fälle die Beibehaltung des sogenannten Staffelsystems, d. h. solcher Taxen, welche mit der wachsenden Entfernung kilometerisch abnehmen. Nur auf diesem Wege betrachtet sie eine Reform ohne unerträgliche Taxsteigerungen für einen Theil des Verkehrs und mit der ausländischen Konkurrenzen gegenüber nothwendigen Wirksamkeit als durchführbar.

Konferenzen, welche das Eisenbahndepartement zur Erörterung der verschiedenen Programme angeordnet hat, sind unter Näherung der Gegensätze nicht ohne Erfolge geblieben. Die Ergebnisse harren jedoch noch der allseitigen Ratifikation, und einige Fragen, darunter auch die Personentarife, bedürfen noch weiterer Berathung. Unsere definitiven Schlußnahmen werden wir nicht fassen, ehe auch Handel, Industrie und Landwirthschaft Gelegenheit gefunden haben, ihre Interessen geltend zu machen.

Zu erwägen wird alsdann noch sein, ob die Abschlüsse auf dem Wege der Gesetzgebung oder der Konzessionsänderung ins Leben treten sollen.

Das Tarifwesen hat auch in anderer Richtung das Eisenbahndepartement wieder vielfach beschäftigt. Zur Prüfung und Genehmigung liefen während des Berichtjahres ein:

Allgemeine Tarife	100
Nachträge zu allgemeinen Tarifen	187
Spezialtarife	86
Nachträge zu Spezialtarifen	27
Camionnagetarife	2
Rückvergütungsanzeigen	30

Total 432

Im Vorjahre 374

Diese Ziffern zeigen, wie groß die Beweglichkeit im Tarifwesen zur Zeit noch ist, und obschon namentlich die Tarife für den internen schweizerischen Verkehr in ihrer großen Mehrzahl zum Abschluß gelangt sind, dürfte sie mäßigere Dimensionen doch erst dann annehmen, nachdem die Tarifunifikation für die schweizerischen Bahnen zur Thatsache geworden sein wird.

Der direkte Gütertarif zwischen der Schweiz und Italien via Mont-Cenis, dessen wir im leztjährigen Berichte Erwähnung thaten, ist am 15. Mai 1878 in Kraft getreten. Gleichzeitig erfolgte auch die Einführung von Tarifen für den Transport von Reisenden und Gepäck, von Waaren sowie speziell von Seide und Konsumtibilien in Eilfracht.

Um bezüglich des überseeischen Verkehrs die französischen Mittelmeerhäfen sowohl als die eigene Linie Genf-Mittelmeer gegenüber dem Plaz Genua und der Mont-Cenis-Route, an welcher sie mit einem viel kleinern Parcours betheilt ist, konkurrenzfähig zu erhalten, übertrug die Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn den Tarif via Mont-Cenis mit etwas billigern Frachtsätzen als für Genua auf ihre Stationen Marseille, Arles, La Ciotat, Toulon und Cette und kam dem Mont-Cenis in der Weise zuvor, daß der betreffende Tarif schon am 15. März 1878 in Wirksamkeit gesetzt wurde. Derselbe ließ, wie jener via Mont-Cenis, den Plaz Genf unberücksichtigt und erhielt aus diesem Grunde ebenfalls nur provisorische Genehmigung. Gegen diese weitere Beeinträchtigung der Handelsinteressen von Genf, in seiner Eigenschaft als internationalem Verkehrsvermittlungsplaz, erhob der Staatsrath erneuerte lebhaftete Beschwerde bei unserm Eisenbahndepartement, welches dieselbe zunächst der Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn überwies und ihr Mittel und Wege in Vorschlag brachte, um dem Begehren Genfs in thunlichster Weise gerecht zu werden. Die Vernehmlassung hierüber steht zur Zeit noch aus.

Den einheitlichen, alle schweizerischen Bahnen umfassenden Tarif für den Bezug von Nebengebühren haben wir unter Billigung der vom Eisendepartement beantragten Modifikationen durch Beschluß vom 27. August 1878 genehmigt und ein Gesuch der Konferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen um Revision dieses Beschlusses im Sinne theilweiser Erhöhung der Taxen abgelehnt. Der neue Tarif wird am 1. März 1879 in Kraft treten.

Ueber die einheitliche Normirung der Gebühren für die bahnsseitige Zollbehandlung konnten sich die Bahnverwaltungen nicht verständigen, und um endlich auch diese seit langem pendente Frage zu erledigen, hat, wie im leztjährigen Berichte be-

merkt, das Eisenbahndepartement einen Maximaltarif ausgearbeitet, innert dessen Grenzen die Bahnverwaltungen nach freiem Ermessen sich bewegen können. Derselbe hat unsere Genehmigung gleichzeitig mit dem allgemeinen Gebührentarife erhalten. Die Mehrzahl der Verwaltungen hat ihre Tarife hienach abgeändert, drei Gesellschaften dagegen (darunter diejenige der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) sind erst nach Ablauf des Berichtjahres mit dem Gesuche eingelangt, wir möchten auf unsere Schlußnahme zurückkommen und den Fortbezug der bisherigen höhern, vom Handelsstande mehrfach beanstandeten Ansätze gestatten.

Ungenügender Betriebsergebnisse halber sind Begehren um Erhöhung sämtlicher oder einzelner Taxen gestellt worden von den Gesellschaften der Lausanne-Echallens-, der Tößthal- und der Bernischen Jura-Bahnen, von den letztern nur für die auf Berner und Solothurner Gebiet gelegenen Strecken Tavannes-Delsberg-Delle-Grenze und -Basel.

Den Gesuchen der Lausanne-Echallens- und der Tößthalbahn haben Sie auf dem Wege der Konzessionsänderung — Beschlüsse vom 24. Juni und 18. Dezember — entsprochen; dasjenige der Jurabahnen stützte sich auf konzessionsgemäße Bestimmungen und hat demnach von uns aus zustimmend erledigt werden können.

Einzelne Bahngruppen und Bahngesellschaften haben rücksichtlich der Instradirung des direkten Güterverkehrs unter sich das Prinzip der kürzesten Distanz adoptirt, wobei mit Bezug auf die Tarifbildung als allgemeine Regel galt, daß in denjenigen Fällen, wo zwei Punkte durch mehrere Linien mit einander verbunden sind, jeweilen die niedrigsten der aus der Gegenüberstellung der verschiedenen Routen sich ergebenden Taxen als für die kürzeste Route maßgebend erklärt wurden. Seitens einer Gesellschaft ist nun der Versuch gemacht worden, von dieser Regel abzugehen und die Tarife ausschließlich nach den für die kürzeste bezügliche Instradirungsrouten gültigen Taxen zu berechnen, woraus sich die sonderbare Thatsache gestaltet haben würde, daß die Frachten über diese Route theurer zu stehen gekommen wären, als über die frühere längere Route. Das Eisenbahndepartement zögerte nicht, ein solches Beginnen als unzulässig zu erklären, indem es sich dabei auf den Standpunkt stellte, daß, wenn es auch dem Publikum gleichgültig sein könne, welcher Art die Abmachungen zwischen den Bahnverwaltungen rücksichtlich der Instradirung der Güter seien, es doch ein in den Konzessionen und mehr noch durch das Eisenbahngesetz begründetes Recht habe, zu verlangen, daß die Fixirung der Frachtsätze in der bisher geübten, oben geschilderten Weise

erfolge. Es komme nämlich in solchen Fällen die Verzichtleistung der längern zu Gunsten der kürzern Route gewissermaßen einer Abtretung konzessionsgemäßer Pflichten gleich, welcher die Aufsichtsbehörde nur dann zustimmen dürfe, wenn dadurch die Interessen des Verkehrs nicht geschädigt werden. Wenn demnach die Inhaberin der kürzern, mit höhern Tarifsätzen dotirten Linie sich der vom Departement gestellten Forderung nicht fügen wolle, erwachse daraus für diejenige Verwaltung, über deren Linie bei normaler Rechnung sich niedrigere Taxen ergeben, die Verpflichtung, besondere, über ihre eigene Linie lautende Tarife zu erstellen und zur Anwendung zu bringen.

Die Verhandlungen über diese Frage endigten damit, daß sich die betreffende Bahnverwaltung ohne Präjudiz für ihre rechtliche Stellung unterzog.

Die definitive Regulirung des Gegenstandes ist im Programme der Tarifunifikation vorgemerkt.

Auch die Gestaltung der Getreidetarife hat das Departement im Laufe des Berichtjahres vielfach beschäftigt. Neben den Spezialtarifen einzelner Verwaltungen für den internen Verkehr bestand für den direkten schweizerischen Verkehr und den Verkehr mit dem Auslande seit 1. Mai 1869 der Spezialtarif Nr. 5, auf der nachbezeichneten, mit der Entfernung fallenden Taxskala beruhend: von 1 bis 96 Kilometer 11,46, von 96 bis 192 Kilometer 5,21 und über 192 Kilometer 2,08 Cts. per Tonne und Kilometer, nebst einer fixen Expeditionsgebühr von Fr. 1. 20 per Tonne, wobei jede der drei Distanzstufen gesondert gerechnet und aus deren Addition die Gesamttaxe gebildet wurde. Daß ein derartig konstruirter Tarif die Lagerung und den Handel sowohl als die Mühlenindustrie im Innern der Schweiz sehr belasten und erschweren mußte, mag ein einziges Beispiel belegen. Der direkte Frachtsatz Romanshorn-Vevey betrug Fr. 20. 20 per Tonne, bei Lagerung oder Verarbeitung in Aarau dagegen mußte bezahlt werden:

Romanshorn-Aarau	Fr. 11. 20
Aarau-Vevey	„ 17. 40

Total Fr. 28. 60, also Fr. 8.40 per Tonne mehr als bei direkter Spedition ab Romanshorn.

Diesem offenbaren Uebelstande gegenüber konnten auf die Länge auch die Bahnverwaltungen nicht indifferent bleiben. Der Tarif Nr. 5 wurde im November 1877 gekündet und auf den 15. Februar 1878 ein neuer Tarif in Aussicht gestellt. Die zur Bearbeitung desselben niedergesetzte Kommission der Eisenbahnver-

waltungen schlug in ihrer Mehrheit eine einheitliche, für alle Entfernungen gleichbleibende Streckentaxe von 8 Cts. per Tonne und Kilometer und eine feste Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Tonne vor. Die Minderheit beantragte die Beibehaltung einer modifizirten Skala, nämlich: von 1 bis 200 Kilometer 9 Cts., über 200 Kilometer 7 Cts. per Tonne und Kilometer, nebst einer Expeditionsgebühr von ebenfalls Fr. 2 per Tonne. Die Mehrheit der Bahnverwaltungen sprach sich schließlich für dieses System aus.

Das Eisenbahndepartement, das die Ansicht vertritt, es sei das Institut der Staffeltarife prinzipiell mit den Vorschriften von Art. 35, Ziffer 3 des Eisenbahngesetzes nicht vereinbar, versagte dem so erstellten Tarife die Genehmigung. Die daherigen Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen zogen sich indeß etwas in die Länge, so daß, nachdem die letztern die bestimmte Erklärung abgegeben, die Gültigkeitsdauer des gekündeten Tarifes vom Mai 1869 nicht weiter erstrecken zu wollen, das Departement sich vor die Alternative gestellt sah, den neuen Tarif provisorisch in Kraft treten oder aber das Publikum so zu sagen tariflos zu lassen. Es entschloß sich zum erstern, was es um so eher rechtfertigen zu können glaubte, als es sich um einen Grundsatz handelt, der tief in bestehende Verhältnisse einschneidet und deshalb geeignet schien, am passendsten bei den bevorstehenden Berathungen über die Tarifunifikation behandelt zu werden.

Unmittelbar nachher, d. h. am 15. März trat, wie an anderer Stelle schon bemerkt, der direkte Tarif ab Marseille etc. in Kraft, in welchen Getreidefrachtsätze nach Basel, Aarau und Luzern auf Grund eines einheitlichen Ansatzes von 4 Cts. per Tonne und Kilometer einbezogen wurden.

Diese außerordentliche Preisermäßigung konnte nicht ohne nachtheiligen Einfluß auf die Einfuhr aus Bayern und Oesterreich-Ungarn via Romanshorn und Rorschach bleiben. Die davon zunächst betroffene Nordostbahn suchte ihn dadurch abzuschwächen, daß sie vorerst für den internen Verkehr einen neuen Spezialtarif mit einer Grundtaxe von 12,6 Cts. per Tonne und Kilometer bis auf 50 Kilometer und 5 Cts. für weitere Entfernungen erstellte und am 20. Oktober in Kraft setzte, sodann aber mit den übrigen Bahnverwaltungen in Verbindung trat, um auch die Tarife für den direkten Verkehr neu zu regliren. Man einigte sich dahin, es seien die ermäßigten Getreidefrachtsätze in den Tarifen aus Italien und Marseille auf den ersten offenen Termin, also auf den 15. März, beziehungsweise 15. Mai 1879 zu kündigen und der direkte schweiz. Getreidetarif vom 15. Februar 1878 auf folgender Basis neu zu berechnen:

Von	1 — 100	Kilometer	9 Cts.	} per Tonne u. Kilometer + Fr. 2 Zuschlag per Tonne.
"	101 — 200	"	7 "	
"	201 — 300	"	3 "	
über	300	"	2 "	

Der neue Tarif trat am 1. Dezember 1878 in Kraft. Diesem sowohl als dem internen Spezialtarife der Nordostbahn ertheilte das Departement, weil neuerdings auf sehr prononcirtem Staffeln beruhend, ebenfalls nur provisorische Genehmigung. Gegen den letztern ist überdies von der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen, welche eine weitere Betheiligung an neuen Staffeltarifen überhaupt abgelehnt hatte, unter Berufung auf Art. 35, Ziff. 3 des Eisenbahngesetzes beim Eisenbahndepartement Einsprache erhoben, nachträglich aber und bis zur prinzipiellen Erledigung der Frage durch die Tarifunifikation zurückgezogen worden. Es ist einleuchtend, daß derartige rasch aufeinander folgende und belangreiche Tarifänderungen einer ruhigen und regelmäßigen Abwicklung des Verkehrs nicht förderlich sein können, und es widmet denn auch das Departement der Sache seine volle Aufmerksamkeit. So hat es, um während der Dauer des Provisoriums wenigstens die Situation der Getreidelagerhäuser im Innern der Schweiz erträglich zu machen, an die am direkten Tarif vom 1. Dezember 1878 beteiligten Bahnverwaltungen das Begehren gestellt, es seien die direkten Taxen desselben auch auf dasjenige Getreide anzuwenden, das zeitweise in jene Lagerhäuser verbracht und von dort weiterbefördert wird. Die daherigen Verhandlungen ziehen sich in das Jahr 1879 hinüber.

Die durch das französische Gesetz vom 21. März 1874 dekretirte Steuer von 5% auf den Transportkosten für gewöhnliche Güter ist durch Gesetz vom 26. März 1878 auf den 1. Juli gleichen Jahres aufgehoben worden.

Transportwesen.

1. Nachdem wir am 7. Februar dem uns vorgelegten Reglement für den Transport von Gütern im österreichisch-ungarisch-bayerisch-schweizerischen Verkehr unter einigen Bedingungen die Genehmigung ertheilt hatten, begannen die Verhandlungen aufs Neue, da ein Theil der schweiz. Bahnverwaltungen mit unsern Vorbehalten sich nicht befreunden konnte und deswegen die Vereinbarung eines modifizirten Projektes anstrebte. Am 11. Oktober waren wir im Falle, den Interessenten die Erklärung abzugeben, daß wir mit der Einführung des neuen Reglementes auf 1. Dezember einverstanden seien. So lange indeß die Bahnen von Elsaß-Lothringen, Baden und Württemberg noch außer diesem

Verbände stehen, ist dem Art. 55 des Transportgesetzes kein volles Genüge geleistet. Zwar hat die Generaldirektion der Reichsbahnen in Straßburg die Erklärung abgegeben, daß das deutsche Reichskanzleramt sie ermächtigt habe, das erwähnte Reglement auf den Verkehr mit den Stationen der Reichsbahnen oder darüber hinaus anzuwenden, unter der Voraussetzung, daß alle übrigen beteiligten Eisenbahnverwaltungen der unveränderten Annahme ebenfalls zustimmen; von Baden und Württemberg aber war auf den Schluß des Berichtjahres noch keinerlei Rückäußerung erfolgt.

2. Das Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen vom 1. Juli 1876 hat im Geschäftsjahre eine Modifikation dahin erhalten, daß gestützt auf das Gutachten eines Sachverständigen und auf geäußerte Wünsche aus dem Handelsstande zu § 72, Ziff. 1, „Eilgut“, nachstehender Zusatz mit Gültigkeit vom 1. August an genehmigt wurde:

„Ausnahmsweise werden folgende in § 84 benannte nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Güter auch zur Beförderung als Eilgut angenommen: Alkohol, Weingeist und andere nicht genannte Spirituosen, sowie Hefe (sowohl flüssige als feste), sofern diese Artikel in Fässern, Kisten oder anderer genügender Verpackung mit Ausschluß von Korbflaschen und sonstigen Glasgefäßen aller Art zur Aufgabe gelangen.“

In Anwendung des letzten Satzes von § 98 haben wir mit Rücksicht auf den sehr komplizierten Verkehrsdienst im Bahnhofe Basel, der sich als Transit-, Grenz- und Zollstation zugleich darstellt, für Detailgüter in gewöhnlicher Fracht, welche im direkten Verkehr zwischen der Schweiz, Zentralbahn, der Bözbergbahn, der Jura-Bern-Luzernbahn und der Basler Verbindungsbahn im Zentralbahnhof Basel zur Umladung gelangen, eine Verlängerung der Lieferfrist von 24 Stunden bewilligt.

3. Wiederholt ist es seit der über eine Anzahl schweiz. Bahnunternehmungen hereingebrochenen finanziellen Krisis vorgekommen, daß eine Verwaltung der anderen die sofortige Einstellung des direkten Verkehrs angedroht hat, weil die letztere mit der Bezahlung von Guthaben aus dem direkten Verkehr im Rückstande sich befand. Es ist dem Eisenbahndepartement jeweilen gelungen, das Uebel abzuwenden durch Herbeiführung einer Verständigung; immerhin aber dürften die Bahnverwaltungen die Frage ernstlich prüfen, ob nicht durch eine Aenderung des Abrechnungswesens den zu Tage getretenen Mißverhältnissen abgeholfen werden könne. Die Angelegenheit möchte übrigens auch bei einer Revision des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen zur Sprache gelangen.

4. Als die Unterhandlungen zwischen einer Gesellschaft und dem Inhaber eines industriellen Etablissements über die Rechtsverhältnisse eines Verbindungsgeleises zu keiner Verständigung führten, wurden wir gemäß Art. 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 1874 zur Feststellung eines Vertrages aufgerufen. Der Etablisieur wollte keinerlei Bestimmungen im Vertrage zugeben für Dinge, bezüglich welcher in der Bundesgesetzgebung die erforderlichen Verfügungen enthalten sind, wogegen die Bahngesellschaft die Ansicht vertrat, es sollte ihr gestattet sein, auch andere außerhalb des Gesetzes liegende Bestimmungen aufzunehmen, sobald sie nicht direkt den Vorschriften desselben zuwiderlaufen. Mit den von uns adoptirten Punktationen stellten wir uns im Wesentlichen auf den Standpunkt des Etablissementsbesizers.

5. Die Verordnung vom 11. Januar 1875 über die Militärtransporte auf Eisenbahnen setzt in Art. 5, Lit. d fest, daß geladene Artilleriemunition und loses Pulver nur mit Waarenzügen befördert werden können. Nachdem aber infolge des verminderten Güterverkehrs auf einzelnen Linien die besondern Waarenzüge gänzlich weggefallen waren, mußte nothwendigerweise die Frage entstehen, ob es der eidg. Verwaltung in solchen Fällen konveniren könne, alle Transporte erwähnter Natur durch Extrazüge spediren zu lassen, oder ob die Bahngesellschaften zu ermächtigen seien, geladene Artilleriemunition und loses Pulver auch mit gemischten und Personenzügen zu befördern, wie dies von einer Verwaltung unter besonderen Vorsichtsmaßregeln seit dem Jahr 1875 ohne nachtheilige Folgen praktizirt worden ist.

Da sich herausstellte, daß auch noch andere Kriegsmaterialien als loses Pulver und geladene Artilleriemunition nur mit Güterzügen zur Spedition gebracht werden wollten, so beauftragten wir das Militär- und das Eisenbahndepartement, zunächst durch Fachmänner feststellen zu lassen, welche von diesen Artikeln, ohne die Sicherheit des Betriebes zu gefährden, auch mittelst gemischter Züge, resp. Züge mit Personenbeförderung, transportirt werden können und welche Kautelen hinsichtlich Verpackung und Verladung, Platzirung in den Wagen und im Zuge, Transportmaximum u. s. w. aufzustellen seien. Zum Abschluß wird die Frage erst im laufenden Jahre kommen.

Fahrtordnung und Fahrpläne.

Die Stimmen, welche nach einem konstanten, ohne gewichtige Motive nicht mehr zu ändernden Fahrplan der schweiz. Bahnen riefen, sind wohl noch verfrüht gewesen in einem Jahre, da die

Geschäftskontrolle des Eisenbahndepartements 293 Eingänge und 325 Ausgänge in dieser Branche aufweist. Die im letzten Berichte erwähnte Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Eisenbahnfahrpläne ist am 15. März von uns erlassen worden und alsbald in Kraft getreten. Seither haben wir auf den Wunsch mehrerer Bahnverwaltungen den § 3 derselben in der Weise revidirt, daß auch die Abänderungsanträge des Post- und Eisenbahndepartements zu den Fahrplanentwürfen spätestens am 15. April, beziehungsweise 31. August den Gesellschaften mitgetheilt werden sollen.

Es hat sich nämlich gezeigt, daß wenn die oft sehr eingreifenden Begehren der Postverwaltung sowie der Eisenbahnabtheilung des Departements den Bahnverwaltungen erst beim Zusammentritt der Konferenzen eröffnet werden, die Repräsentanten der Gesellschaften nicht immer in der Lage waren, definitiv darüber sich aussprechen zu können, sondern eine Anzahl dieser Anträge ad referendum nahmen, um sie nach genauer Prüfung auf schriftlichem Wege zu beantworten. Darüber verstreichen die in § 5 für den Entscheid des Departements über die am Schlusse der Konferenzen noch nicht vereinbarten Punkte vorgesehenen fünf Tage und es können folgerichtig auch die weiteren Termine nicht mehr genau eingehalten werden. Die Verordnung wird aber ohne Schwierigkeiten ihrem ganzen Inhalte nach vollziehbar sein, wenn bei Beginn der Konferenzen schon alle Abänderungsbegehren den Bahnverwaltungen bekannt und von ihnen untersucht worden sind. Daß auch im Berichtjahre die Tendenz auf möglichste Reduktion der Zugzahl Fortschritte machte, und daß ihr Zugeständnisse von Behörden und Publikum nicht verweigert werden durften, erklärt sich leider aus der Thatsache, daß die Betriebseinnahmen der schweiz. Eisenbahnen für das Jahr 1878 um etwa 2 Millionen Franken unter denjenigen von 1877 stehen.

Wir legen auch diesmal unserm Berichte vergleichende Tableaux über die Zugverspätungen von 1877/1878 bei. Hatte das Jahr 1877 gegenüber dem vorausgegangenen eine Minderung der Verspätungen von 2,94 % auf 1,71 % zu verzeichnen, so ist für das Jahr 1878 nur noch 1,31 % sämmtlicher fahrplanmäßiger Züge mit Personenbeförderung als verspätet zu notiren. Zieht man in Betracht, daß auch im Berichtjahre der Zugverkehr mehrfach durch Naturereignisse gestört worden ist (so im Januar und Dezember durch starken Schneefall, im Juni durch Wasserverheerungen), daß beispielsweise die zum größten Theile den Schneestürmen zuzuschreibenden Verspätungen des Monats Dezember nahezu 22 % der Gesamtsumme des Jahres betragen, so darf dies Resultat ein be-

friedigendes geheißten werden. Die Korrespondenz mit den Bahnverwaltungen über das Kapitel der Verspätungen zählt 361 Nummern in der Geschäftskontrolle.

Ueber den von der Direktion der Westbahnen beim Bundesgericht angehobenen Entschädigungsprozeß wegen des ihr auferlegten vierten täglichen Zuges auf der Broyethalbahn können wir Ihnen nur rapportiren, daß die Prozeßinstruktion beendet ist und zu Anfang des Jahres 1879 Experten ernannt wurden, um eventuell die nöthigen Anhaltspunkte zu gewinnen, welche von Einfluß auf das Maß der Entschädigung sein könnten.

Unfälle.

Die angefügte Statistik gibt Ihnen ein Bild über die beim Bahnbetrieb im Jahre 1878 vorgekommenen Unfälle. Die 54 Tödtungen sind sämmtlich eigener Unvorsichtigkeit oder unglücklichen Zufällen beizumessen, von 78 Verletzungen fallen nur 7 zu Lasten des Bahnpersonals (incl. der Folgen von Entgleisungen und Zusammenstoßen).

Vom Tunnelbau am Gotthard sind dem Departement 27 Tödtungen und 72 Verletzungen einberichtet worden. Unter den letzteren sind 25 Arbeiter nicht begriffen, welche bei der Entgleisung eines Materialzuges nur unbedeutende Beschädigungen erhielten. Gegenüber 51 im Vorjahr mußten im Jahr 1878 nur 35 Fälle betreffend Gefährdung von Eisenbahnzügen an die kantonalen Gerichte verwiesen werden. Hievon wurden 3 durch Freisprechung, 11 durch Sistirung, 14 durch Verurtheilung erledigt, 7 gingen als Pendenzen in das laufende Jahr über. In acht von den elf sistirten Fällen konnte die Thäterschaft nicht entdeckt werden. Wir erwähnen dies, um daran die Mittheilung zu knüpfen, daß ein Erlaß des preußischen Handelsministers vom 16. Januar dieses Jahres die königl. Eisenbahndirektionen und Kommissionen ermächtigt hat, für die Ermittlung und Anzeige der Urheber von Freveln, durch welche die Sicherheit des Bahnbetriebes gefährdet wird, je nach der Bedeutung des Falles Belohnungen bis zur Höhe von 300 Mark auszusetzen und dem Denunzianten auszahlen zu lassen, wenn auf Grund seiner Anzeige die rechtskräftige Verurtheilung des Thäters erfolgt.

Betriebsstörungen sind im Laufe des Jahres eingetreten in Folge bedeutender Schneefälle im Januar und Dezember, durch Erdbeben und Felsstürze:

Nachweisung der im Jahre 1878 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

(Monatweise.)

1.	2.	3.	4. Total der beförderten					9. Im Ganzen zurückgelegte		11. Davon entfallen auf die fahrplanmäßigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge.		13. Trifft im Durchschnitt auf einen dieser Züge.		15. Auf jeden Kilometer Bahnlänge kommen von den zurückgelegten Achse-Kilometern.	16. An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:										26. Total der Verspätungen.	27. Ursache der Verspätungen.						32. Total der Verspätungen auf eigener Bahn.	33. Anschlüsse wurden versäumt:		37. Folgende Anzahl		39. Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtfahrzeit inclus. Aufenthalt zurück:		
			5. fahrplanmäßigen			6. Extra-		Zugs-	Achse-	Zugs-	Achse-	Zugs-	Achse-		17. Schnell- und Personenzüge					20. Gemischte Züge						27. Ursache der Verspätungen.							Anschlüsse wurden versäumt:	Zugs-	Achse-	Schnell- und Personenzüge.	Gemischte Züge.		
			Schnell- und Personen-	Gemischten	Güter-	Schnell- und Personen-	Güter-								17. mit Verspätung von:		18. mit Verspätung von:			20. mit Verspätung von:			27. Ursache der Verspätungen.																
								10-20 Minut.		über 20 Minut.		15-30 Minut.			über 30 Min.			Durchschnittl. Verspätung.	Größte Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Größte Verspätung.		Entgleisungen und Zusammenstöße.	Beschädigung der Lokomotive, Achsenbrüche, Warmlaufen etc.	Während der Fahrt und auf den Stationen.	Anhalten vor den Signalen von Bahnhöfen anderer Verwaltungen.	Anzahl.	bei Schnell- und Personenzügen.		bei gemischten Zügen.	Prozent.	In Jahr 1877 betrug der nämliche Prozentsatz.	Kilometer kommen auf eine Verspätung auf eigener Bahn.	Schnell- und Personenzüge.	Gemischte Züge.	
			Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.		Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.																						Anzahl.
Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Züge.	Züge.	Züge.	Züge.	Züge.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.				
Januar	2,561	254	12,919	7,020	2,113	47	98	922,207	21,182,896	840,390	17,477,364	42	877	8,271	177	14	81	58	253	60	20	33	71	245	351	81	5	16	248	1	270	73	25	1.85	0.76	3,113	64,731	26	17.5
Februar	2,561	254	11,665	6,350	1,824	70	135	827,267	19,854,292	754,935	16,348,618	42	908	7,753	69	14	32	42	135	38	20	10	54	124	149	45	4	9	90	1	104	25	12	0.38	1.19	7,259	157,198	26	17.5
März	2,561	254	12,893	7,081	2,004	23	243	912,101	22,252,379	830,437	18,046,046	42	903	8,689	112	14	26	29	58	35	19	13	43	120	186	45	2	5	134	—	141	12	3	0.71	0.86	5,890	127,986	26	17.5
April	2,561	254	12,505	6,887	1,930	59	249	883,683	22,339,421	804,545	18,428,472	41	950	8,723	79	14	10	28	35	28	20	3	68	131	120	27	2	2	88	1	93	10	6	0.48	1.35	8,651	198,156	25.9	17.2
Mai	2,561	254	12,931	7,174	2,004	80	327	918,144	23,978,713	832,470	19,923,713	41	991	9,363	104	14	27	32	80	21	18	8	44	61	160	27	4	12	116	1	133	24	4	0.66	1.31	6,259	149,802	25.9	17.5
Juni	2,561	254	13,519	6,809	1,684	142	359	921,437	23,612,625	844,827	19,854,411	42	977	9,220	228	14	103	38	124	54	21	13	54	155	398	164	3	9	217	5	234	59	11	1.15	1.31	3,610	84,848	26	17.3
Juli	2,588	254	14,100	7,030	1,780	111	336	960,624	25,337,707	882,362	21,426,968	42	1,014	9,790	262	14	67	39	244	38	20	12	54	148	379	164	2	10	202	1	215	55	10	1.02	1.09	4,104	99,660	26	17.3
August	2,589	254	14,159	7,029	1,718	130	300	956,472	25,364,359	882,484	21,797,275	42	1,029	9,797	344	14	134	31	90	27	20	2	127	207	507	292	6	5	200	4	215	41	—	1.01	1.39	4,105	101,383	26	17.3
September	2,592	254	13,904	6,751	1,764	184	410	937,653	26,031,425	852,375	21,827,219	41	1,057	10,043	310	15	138	32	126	84	20	13	51	115	545	223	5	7	303	7	322	73	10	1.56	2.38	2,647	67,786	26	17.2
Oktober	2,592	254	13,564	6,868	1,891	112	609	941,737	26,483,606	843,808	21,599,664	41	1,057	10,217	426	14	133	32	103	152	20	27	51	120	738	287	10	12	429	—	451	55	30	2.31	4.38	1,871	47,893	25.9	17.3
November	2,592	254	12,895	6,566	1,890	60	455	873,262	23,067,088	784,611	18,674,516	41	985	8,899	231	14	88	38	182	85	21	17	48	99	421	143	5	12	260	1	278	39	39	1.47	2.25	2,822	67,175	25.8	17.4
Dezember	2,592	254	12,728	6,600	1,930	80	351	887,460	21,841,879	802,313	17,889,996	42	926	8,427	457	15	888	40	198	181	21	92	59	304	1,118	438	5	17	654	4	680	150	64	3.52	1.95	1,180	26,309	25.8	17.4
Totale und Durchschnittszahlen	2,576	254	157,282	82,165	22,532	1,048	3,872	10,942,047	281,346,390	9,955,557	233,294,262	42	974	109,218	2,799	14	1,227	38	253	803	20	243	57	304	5,072	1,936	53	116	2,941	26	3,136	616	214	1.31	1.71	3,175	74,392	25.9	17.4
Im Jahre 1877	2,451	223	153,761	83,319	25,873	1,224	4,275	11,214,805	296,338,297	9,935,354	232,787,604	42	982	120,905	3,544	14	1,099	34	360	1,014	21	267	55	350	5,924	1,877	75	124	3,792	56	4,047	355	205	1.71	2.74*)	2,455	57,521	26.2	17.6

Bemerkungen.

Im Laufe des Jahres 1878 wurden neu eröffnet:
 1) Lenk-Brieg mit 27 Kilometer am 1. Juli.
 2) Rapperschwyl-Pfäffikon mit 4 Kilometer am 27. August.

Im Monat Juni haben die Wasserverheerungen in der Ostschweiz, in den Monaten Januar und Dezember starke Schneefälle die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs wesentlich beeinträchtigt.

*) Im Jahre 1876.

Nachweisung der im Jahre 1878 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

(Bahnweise.)

1. Bezeichnung der Eisenbahnen.	2. Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien. Kilometer.	3. Wovon doppelspurig.	4. Total der beförderten					9. Im Ganzen zurückgelegte		11. Davon entfallen auf die fahrplanmäßigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge.		13. Trifft im Durchschnitt auf einen dieser Züge.		15. Auf jeden Kilometer Bahnlänge kommen von den zurückgelegten Achse-Kilometern.	16. An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:								26. Total der Verspätungen.	27. Ursache der Verspätungen.						33. Anschlüsse wurden versäumt:		36. In Vorjahre betrug der nämliche Prozentsatz.	37. Folgende Anzahl		39. Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtfahrzeit incl. Aufenthalt zurück:						
			5. fahrplanmäßigen			6. Extra-		Zugs- Kilometer.	Achse- Kilometer.	Zugs- Kilometer.	Achse- Kilometer.	Zugs- Kilometer.	Achse- Kilometer.		17. Schnell- und Personenzüge.				19. Gemischte Züge					Durch Verspätung der Anschlussanstalten.	Ergleichungen und Zusammenstöße.	Beschädigung der Lokomotive, Achsenbrüche, Warmlaufen etc.	Während der Fahrt und auf den Stationen.	Anhalten vor den Signalen von Bahnhöfen anderer Verwaltungen.	bei Schnell- und Personenzügen.	bei gemischten Zügen.	Zugs- Kilometer kommen auf eine Verspätung auf eigener Bahn.		Achse- Kilometer.	Schnell- und Personenzüge.	Gemischte Züge.						
			Schnell- und Personen- Züge.	Gemischten Güter- Züge.	Schnell- und Personen- Güter- Züge.	18. mit Verspätung von:									20. mit Verspätung von:		Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung. Min.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung. Min.	Größte Verspätung. Min.	Anzahl.														Durchschnittl. Verspätung. Min.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung. Min.	Größte Verspätung. Min.	Anzahl.	Prozent.
						10-20 Minut.	über 20 Minut.	15-30 Minut.	über 30 Min.	34. bei Schnell- und Personenzügen.	35. bei gemischten Zügen.	38. Kilometer kommen auf eine Verspätung auf eigener Bahn.	40. Kilometer.																												
Vereinigte Schweizerbahnen ¹⁾	308	8	21,629	6,344	156	48	135	1,307,590	32,496,454	1,301,517	32,237,550	47	1,152	105,508	421	14	89	32	120	99	19	15	72						207	624	263	5	12	340	4	361	30	31	1.20	1.24	3,605
Schweizerische Nordostbahn ²⁾	552	82	44,860	17,522	5,898	114	793	2,866,476	81,376,184	2,550,784	67,086,407	41	1,075	147,421	457	14	112	33	126	37	21	5	95	304	611	191	3	9	408	—	420	66	24	0.67	1.07	6,073	159,730	27.1	17.8		
Tössthalbahn	40	—	1,888	1,762	—	12	1	130,927	1,716,101	130,625	1,713,909	36	470	42,903	60	14	19	44	166	42	19	5	54	84	126	15	3	2	106	—	111	8	11	3.04	2.28	1,177	15,441	22.4	19.4		
Schweizerische Nationalbahn	163	6	10,823	3,480	398	25	122	511,966	7,658,162	501,582	7,378,334	35	516	46,983	132	14	36	33	74	31	19	10	54	120	209	101	—	14	92	2	108	50	38	0.76	1.70	4,644	68,318	27.7	17.9		
Schweizerische Centralbahn ³⁾	339	96	23,127	11,159	5,383	49	9	1,576,519	46,720,241	1,363,755	36,411,455	40	1,062	137,818	271	16	207	34	124	77	24	27	43	92	582	291	5	12	273	1	291	91	8	0.85	1.18	4,686	125,125	28	18.7		
Basler Verbindungsbahn	5	—	3,796	—	330	—	67	20,965	495,340	18,980	452,980	5	119	99,068	45	16	13	32	75	—	—	—	—	—	58	56	—	—	2	—	2	34	—	—	0.05	0.09	9,490	226,490	30.2	—	
Emmenthalbahn	24	—	1,468	2,408	—	62	6	68,451	746,634	67,919	742,476	18	192	31,110	7	15	—	—	19	15	22	4	38	40	26	19	1	1	5	—	7	—	3	0.18	0.51	9,703	106,068	25.3	21.5		
Jura-Bern-Luzern-Bahn	341	10	19,650	8,135	2,328	127	569	1,399,522	30,859,274	1,332,007	28,462,777	48	1,024	90,496	605	14	219	38	253	138	20	23	55	148	985	311	6	10	644	14	674	164	32	2.43	3.52	1,976	42,230	22.9	15.5		
Suisse Occidentale ⁴⁾	674	52	21,032	18,019	8,039	90	1,361	2,698,948	75,054,779	2,335,689	54,670,737	60	1,400	111,357	602	14	457	42	244	260	21	134	57	245	1,453	379	25	45	999	5	1,074	172	66	2.75	3.26	2,175	50,904	26.8	17.9		
Brünigbahn	9	—	2,795	—	—	43	741	22,566	268,644	19,269	226,542	7	81	29,294	147	14	60	32	110	—	—	—	—	—	207	188	2	1	16	—	19	—	—	0.08	0.47	1,014	11,923	15.2	—		
Gotthardbahn	67	—	3,850	1,460	—	2	—	172,840	2,426,976	172,798	2,426,346	33	457	36,224	49	14	14	31	53	6	19	—	—	24	69	63	—	—	6	—	6	1	—	—	0.11	0.31	28,800	404,391	25.9	22.4	
Lausanne-Echallens	15	—	—	2,977	—	38	16	41,804	444,707	41,578	438,791	14	147	29,647	—	—	—	—	—	8	21	10	71	134	18	—	—	8	10	—	18	—	—	0.50	0.46	2,310	24,377	—	17		
Borschach-Heiden	7	—	2,364	—	—	31	8	16,746	61,433	16,524	60,675	7	26	8,776	3	14	1	35	35	—	—	—	—	—	4	3	—	1	—	1	—	—	—	—	0.04	—	16,524	60,675	7.5	—	
Appenzellerbahn	15	—	—	6,169	—	269	14	58,515	672,824	56,811	650,767	9	105	44,855	—	—	—	—	—	81	19	7	43	61	88	52	3	—	33	—	36	—	1	—	—	0.38	0.21	1,578	18,077	—	14.6
Wädenswil-Einsiedeln	17	—	—	2,730	—	138	30	48,212	353,637	45,719	334,516	17	123	20,802	—	—	—	—	—	9	19	3	73	118	12	4	—	1	7	—	8	—	—	—	—	0.20	0.41	5,715	41,815	—	16.7
Totale und Durchschnittszahlen	2,576	254	157,282	82,165	22,532	1,048	3,872	10,942,047	281,346,390	9,955,557	233,294,262	42	974	109,218	2,799	14	1,227	38	253	803	20	243	57	304	5,072	1,936	53	116	2,941	26	3,136	616	214	1.31	1.71	3,175	74,392	25.9	17.4		
Im Jahre 1877	2,451	223	153,761	83,319	25,873	1,224	4,275	11,214,805	296,338,297	9,935,354	232,787,604	42	982	120,905	3,544	14	1,099	34	360	1,014	21	267	55	350	5,924	1,877	75	124	3,792	56	4,047	355	205	1.71	2.74*	2,455	57,521	26.2	17.6		

Bemerkungen.

¹⁾ Inclusive Wald-Rätli, Toggenburgerbahn und vom 27. August an Rapperschwil-Pfäffikon mit 4 Kilometer.
²⁾ " Bözbergbahn, Salgen-Gossau und Effretikon-Hinwil.
³⁾ " Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten.
⁴⁾ " Jougne-Eclépens, Bulle-Romont, Brovetthalbahn und Simplonbahn (vom 1. Juli an Lenk-Brieg mit 27 Kilometer).
 In vorstehender Zusammenstellung sind die Rigibahnen und die Uetlibergbahn als ausschließliche Touristenbahnen, sowie die Lausanne-Onchy-Bahn, nicht aufgenommen.

*) Im Jahre 1876.

auf der Tößthalbahn		im Februar und Mai,
„ „ Suisse Occidentale		„ Mai,
„ „ Simplonbahn		„ Juli,
„ „ Jura-Bern-Luzernbahn		„ November,
„ „ Wald-Rütibahn		„ Dezember;

durch Wasserverheerungen:

auf der Broyethalbahn		im Mai,
„ „ Suisse Occidentale		„ August,
„ „ Jura-Bern-Luzernbahn		„ Juli und
„ sämtlichen Linien der Ostschweiz		im Juni.

Ruhetage der Angestellten.

Das Nachtragsgesetz vom 14. Februar v. J. hat den Bahnverwaltungen gestattet, für diejenigen Kategorien von Beamten und Angestellten, deren Ersetzung an Sonntagen mit besonderen Schwierigkeiten verbunden oder im Interesse der Betriebssicherheit nicht thunlich ist, unter Genehmigung des Bundesrathes die Anordnung zu treffen, daß der Freisonntag durch einen Freierwerktag ersetzt werden soll. Nachdem die Verwaltungen uns die Verzeichnisse der Klassen von Angestellten, auf welche sie dies zu erstrecken gesonnen, eingesandt hatten, setzten wir für jede Gesellschaft die zu gewährenden Ausnahmen von den Freisonntagen definitiv fest. Bei der keineswegs uniformen Organisation des Betriebes der schweiz. Bahnen im Allgemeinen und einzelner Dienstzweige (z. B. des Bahnbeobachtungsdienstes) insbesondere hätte es sich nicht gerechtfertigt, eine normale Klassifikation aufzustellen, sondern wir mußten an unsere Schlußnahmen den Maßstab der ganzen Betriebseinrichtung jeder Gesellschaft legen. Dabei gingen wir von dem Grundsatz aus, die Anträge der Bahnverwaltungen nur da zu modifiziren, wo sie weder mit der schwierigen Ersetzung der Betroffenen, noch mit den Rücksichten auf Betriebssicherheit genugsam motivirt waren. Im Weiteren leitete uns die Absicht, daß die Luxus- oder Touristenbahnen und diejenigen, welche ihren Dienst während des Wintersemesters von 7½ Monaten bedeutend reduzieren, sowie die Appenzellerbahn, so lange sie nur bis Urnäsch geht, und die Linie Lausanne-Echallens mit Recht in dieser Frage eine etwas andere Behandlung als die Normalbahnen beanspruchen dürfen. Demnach beschlossen wir, es sei bei den Rigibahnen, der Uetlibergbahn, der Bergbahn Rorschach-Heiden, der Appenzeller- und der Bahn Lausanne-Echallens zur Zeit von Aufstellung bestimmter Kategorien, welchen unbedingt der Freisonntag zu belassen wäre, abzusehen, es seien die betreffenden Verwaltungen aber aufzufordern, die Zahl der dem Personal zu

gewährenden Freitage keinenfalls unter die von Art. 9 des Eisenbahngesetzes aufgestellte Minimalzahl sinken zu lassen und dabei die Wünsche der Beamten und Bediensteten betreffend Gewährung von Freisonntagen soweit immer möglich zu berücksichtigen.

Seither ist eine einzige Beschwerde von Angestellten gegen die Auslegung des Nachtragsgesetzes bei uns eingegangen, die aber in der Hauptsache abgelehnt werden mußte.

Die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrathes hat den Wunsch ausgesprochen, es möchten auf Grundlage genauer und umfassender Erhebungen über den Dienst und die Arbeitszeit der Weichen- und Barrierenwärter, des Rangierpersonals u. s. w. Normalien für die Arbeitszeit aufgestellt, dann aber auch Bedacht darauf genommen werden, daß im Fall notorischer Schuld von Angestellten die verdiente Strafe eintrete. Das Eisenbahndepartement hat, um der Anregung Folge zu leisten, die Kontrolingenieure beauftragt, über die Natur des Dienstes der einzelnen oben bezeichneten Angestellten, dann über die Zahl ihrer täglichen Arbeits- und Freistunden, und deren Vertheilung, sowie die Zahl der Freitage sich im Detail zu informiren. Ueber die Verwendung des Fahrpersonals rapportiren die Gesellschaften monatlich bei der Ein-sendung der Zugsverspätungsverzeichnisse. Sind auch die angeordneten Untersuchungen noch nicht abgeschlossen, weil, wie bereits bemerkt, die Kontrolingenieure einen Theil des schweiz. Bahnnetzes im Jahre 1878 zu revidiren verhindert waren, so hat das Departement doch Anlaß genommen, einzelne Verwaltungen zu interpelliren, wenn sich Inzichten für eine ungebührliche Beanspruchung des Dienstpersonals zeigten. Nicht jede Reduktion desselben darf übrigens als eine Mehrbelastung des bleibenden Theiles betrachtet werden; auch auf diesem Gebiete ersetzen neue oder verbesserte mechanische Einrichtungen nicht selten die menschliche Kraft und Thätigkeit.

Bahnpolizei.

Wir haben das Eisenbahndepartement ermächtigt, zum Vollzug des Bahnpolizeigesetzes das Nothwendige vorzukehren. Die Gesellschaften sind demnach eingeladen worden, dafür zu sorgen, daß durch Anschlag an geeigneten Stellen das Publikum an die nach der Oertlichkeit besonders in Betracht fallenden Bestimmungen des Gesetzes und die durch dasselbe mitumfaßten Reglemente erinnert werde und daß diese Publikation auch alle Klassen des Personals, welche die Bahnpolizei ausüben, enthalte. Ferner wurde ihnen aufgegeben, die Namensverzeichnisse der Bahnpolizeior-gane den betreffenden Regierungen behufs Inpflichtnahme zuzustellen, sowie das nicht mit Uniform oder Dienstzeichen versehene Personal mit

einer Legitimation auszurüsten. Endlich sind die Verwaltungen angewiesen worden, ihre Bahnpolizeibeamten zu verhalten, innerhalb des Bahngebietes auch der Staats- oder Gemeindepolizei bei der Ausübung ihres Amtes Beistand zu leisten, soweit die Dienstinstruktionen dies zulassen. Hievon hat das Departement den Kantonsregierungen Kenntniß gegeben und sie ersucht, Gegenrecht zu üben, d. h. ihre Polizeistellen zu instruiren, auf Ansinnen des Bahnpolizeipersonals dasselbe in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Die von den Gesellschaften nach Art. 6 des Gesezes uns zur Genehmigung vorzulegenden Reglemente sind eingetroffen und sanktionirt worden. Aus den uns zugekommenen Mittheilungen zu schließen, wird das Gesez überall und unter wechselseitiger Unterstützung der dazu Berufenen vollzogen. Reklamationen sind uns nicht bekannt geworden.

C. Gotthardbahn.

Ueber den Stand der Unternehmung wurden jeweilen den subventionirenden Kantonen und Gesellschaften ausführliche Monats- und Quartalberichte erstattet und die Geschäftsberichte der Gotthardbahngesellschaft ausgegeben. Letzere Berichte wurden auch an die Mitglieder der Bundesversammlung vertheilt. Wir glauben deßhalb uns in diesem Berichte auf folgende Mittheilungen beschränken zu können:

a. Organisation der Gesellschaft.

Nach der durch den Hinschied des Hrn. Direktor Weber entstandenen Lücke in der Direktion wurde die Stellvertretung des III. Departements bis auf Weiteres dem II. Departement übertragen, und nach dem am 27. Juli erfolgten Austritt des Hrn. Nationalrath Dr. Escher aus der Direktion und dem Verwaltungsrathe übersiedelte das ihm gemäß Direktionsbeschluß zur Lösung seiner Aufgabe beigegebene Personal der Centralverwaltung von Zürich nach Luzern. Eine Wiederbesetzung der vakanten Direktionsstellen fand nicht statt, sondern es wurden zu den Verrichtungen der Direktion jeweilen die zwei vom Verwaltungsrathe bezeichneten Ersazmänner, Hr. Ständerath v. Hettlingen und Hr. alt-Centralbahndirektor Sulger, beigezogen

b. Baukapital.

Bis Ende 1878 wurden der Gotthardbahngesellschaft, ohne Abzug des Kursabschlags auf den einbezahlten Aktien und Obligationen, folgende Summen zur Verfügung gestellt:

Einzahlung auf dem Aktienkapital von 34 Millionen:

a. 40 % Volleinzahlung	Fr. 13,600,000
b. 20 % auf 67,802 Aktien	„ 6,780,200
c. Einzahlung auf die vierte Rate für 2091 Aktien	„ 209,100
d. Gutgeschriebene Zinscoupons à conto der vierten Rate	„ 3,149,132

Fr. 23,738,432
 „ 48,000,000

Einzahlung der drei ersten Serien des Obligationenkapitals von 68 Mill.
 Subventionen für die ersten sechs Baujahre:

a. Tunnelbaukosten	Fr. 34,315,418
b. Annuitäten	„ 18,888,888

Fr. 53,204,306.

Hievon sind noch ausstehend:

Für das V. und VI. Baujahr, Antheile von Zug und Tessin	Fr. 970,379
Für das VI. Baujahr, Antheil der Nordostbahn	„ 558,932*)
Für das V. und VI. Baujahr, Annuitäten von Italien	„ 3,333,334
Für das V. und VI. Baujahr, bezahlte, aber zu- rückbehaltene Annuitäten	„ 2,842,592
	„ 7,705,237

Gesamnte Subventionszahlung auf Ende 1878 „ 45,499,069

Totaleinnahmen bis Ende 1878 Fr. 117,237,501

Hievon waren auf diesen Zeitpunkt bereits verwendet Fr. 97,751,215

Es blieben noch verfügbar:

a. Kautions beim Bundesrath	Fr. 10,000,000
b. Vorschuß an Hrn. L. Favre für Installationen incl. Zins	„ 4,986,295
c. An Baar, Werthschriften und Wechsel, abzüglich Kreditoren	„ 4,499,991

„ 19,486,286

Summe wie oben Fr. 117,237,501

*) Diese Zahlung ging im Anfang des Jahres 1879 ein.

In der Berichtsperiode erfolgten noch einige weitere Einzahlungen auf das Aktienkapital. Bis Ende 1877 wurde die vierte Rate von Fr. 100 im Ganzen auf 2091 Aktien geleistet. Die auf den 30. Juni und 31. Dezember 1877 fällig gewesenen Coupons wurden nur denjenigen Aktionären bezahlt, welche die vierte Rate geleistet hatten, allen übrigen wurden sie als Anzahlung auf die vierte Rate gutgeschrieben.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Annahme des Bundesgesetzes über die Subventionirung der Alpenbahnen und damit einer der wesentlichsten Bedingungen für die Ermöglichung der Rekonstruktion der Gotthardunternehmung erst im verflossenen Januar erfolgte, wurde der Endtermin zur Einzahlung des Restbetrages der vierten Rate des Aktienkapitals auf den 31. Januar 1879 festgesetzt.

Hinsichtlich der Abnahme der IV. Obligationsserie wurden die mit dem Konsortium für Beschaffung des Baukapitals der Gotthardbahn schon 1877 angehobenen Unterhandlungen fortgesetzt. Dieselben endigten mit der Vereinbarung eines Nachtragsvertrages zum Vertrage vom 10. Oktober 1871, d. d. 12. Februar 1878, durch welchen sich die dem Vertrage beitretenen Mitglieder des Konsortiums verpflichteten, ihren Antheil an der IV., 20 Millionen betragenden, Serie Obligationen innert einer Frist von zwei Jahren abzunehmen, resp. der Gesellschaft einstweilen Gelder bis zum gleichen Betrage vorzuschießen, wogegen die Gotthardbahngesellschaft sich verbindlich machte:

1) Den Ausweis zu leisten, daß der im Schlußprotokoll der internationalen Konferenz von Luzern vorgesehene Mehrbedarf von 40 Millionen Franken, auch bei Berechnung eines jährlichen Aktienzinses von 6 % während der Dauer der Bauzeit, für die Ausführung des reduzierten Nezes der Gotthardbahn ausreiche, und daß sie die finanziellen Mittel besitze, welche sie zur Ausführung des fraglichen Bahnnezes bedarf.

2) Spätestens unmittelbar nach erfolgter Rekonstruktion des Unternehmens von dem noch ausstehenden Aktienkapital den Saldo der vierten Rate von 20 % einzufordern und diejenigen Aktien, auf welche allfällig die geforderte Einzahlung nicht geleistet würde, zu annulliren, wogegen für die Einzahlung der fünften Rate, sofern keine außerordentlichen Umstände eine frühere Einzahlung erheischen, die successive Einzahlung durch Kompensation mit den während der Bauzeit verfallenen Zinsen gestattet würde.

3) Für das bereits emittirte Obligationenkapital von 48 Millionen, ferner für die noch abzunehmende vierte Serie von 20 Mil-

tionen und endlich für einen Betrag von 6 Millionen, welchen die Gesellschaft noch weiter zu beschaffen hat, zusammen also für 74 Millionen, eine erste Hypothek auf die Bahn Immensee-Pino, die Abzweigung nach Locarno und die Bahnstrecke Lugano-Chiasso zu errichten.

Diesem Verträge sind die sämtlichen Mitglieder des Konsortiums beigetreten. Die Vollziehung desselben hat schon stattgefunden, soweit es die Einforderung der vierten Rate auf die Aktien betrifft, und sie ist eingeleitet für die Verpfändung und den Finanzausweis. Das Nähere hierüber gehört in die Berichterstattung über das laufende Jahr.

Die diesjährige internationale Verifikation der Arbeiten im großen Gotthardtunnel fand am 19. und 20. September statt. Für die Taxation der geleisteten Arbeiten wurden die in den zwei letzten Jahren diesfalls angenommenen Grundsätze zur Anwendung gebracht. Es ergab sich daraus für die 11 Monate vom 1. Oktober 1877 bis 31. August 1878 an Tunnelbaukosten eine Summe von

Für die Leistungen im September wurde $\frac{1}{11}$ dieser	Fr. 9,521,640
Summe zugeschlagen mit	„ 865,603
und damit die Subsidiensumme festgestellt auf .	Fr. 10,387,243

Diese Summe wurde von den subventionirenden Staaten, Kantonen und Bahngesellschaften bis auf die Antheile der Kantone Zug und Tessin und der Nordostbahn*) einbezahlt. Aus dieser Zahlung wurden in erster Linie die im Laufe des Jahres zur Bestreitung der Bauausgaben aus der Gesellschaftskautions von uns bewilligten Vorschüsse ersetzt und ist die Kautions dadurch wieder auf ihre vorschriftsgemäße Höhe von 10 Millionen gebracht. Der Rest der Subventionsgelder wurde der Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

Was die sechste Annuität von Fr. 3,148,148 betrifft, so ist dieselbe von Seite Deutschlands und der einzahlenden schweizerischen Subventionen wieder, wie bisher, gleichzeitig mit der Quote für den grossen Tunnel im VI. Baujahre einbezahlt und von uns, wie seiner Zeit die fünfte Annuität, placirt worden. Die Annuitätsrate Italiens für das VI. Baujahr, im Betrage von 1,666,666 Fr. 66 Rp., ist, gleich der letztjährigen von gleichem Betrage, noch ausstehend.

Für das laufende VII. Baujahr, vom 1. Oktober 1878 bis 30. September 1879, wurden an Subventionen budgetirt:

*) Die Zahlung der Nordostbahn ging im Anfang des Jahres 1879 ein.

Tunnelbaukosten	Fr. 12,304,367
Antheil an den Kosten der Zufahrtslinien	„ 6,269,725
Total	<u>Fr. 18,574,092</u>

Der Voranschlag betreffend die Tunnelbaukosten stützt sich einerseits auf die Grundsätze, welche bei der Werthung der Baukosten vom sechsten Jahre Anwendung fanden, anderseits auf die Voraussetzung, daß der Unternehmer das Programm vom 21./25. September 1875 für die Periode des siebenten Baujahres wirklich einhalte und überdies noch die Hälfte des am verflossenen 30. September konstatirten Rückstandes einholen werde.

Die Berechnung des Antheils an den Kosten für die Zufahrtslinien basirt auf der Voraussetzung, daß im Laufe des siebenten Baujahres an diesen Zufahrtslinien Fr. 14,828,770 wirklich verbaut und im Ganzen einschließlich der Kosten der Verwaltung und der Verzinsung des Gesellschaftskapitals Fr. 17,913,507 verausgabt werden, sowie auf das Verhältniß, daß die noch fälligen und für die Zufahrtslinien bestimmten Fr. 37,444,445 Subsidien 35 % der Seitens der Gesellschaft für diese Zufahrtslinien noch zu machenden Ausgaben betragen und daß also für das siebente Baujahr auch 35 % der budgetirten Ausgaben von Fr. 17,913,507 als Subsidien zu veranschlagen seien.

c. Bau.

1. Organisation des Baudienstes und technisches Personal.

Am 31. Dezember 1877 bestand das technische Personal der Gotthardbahnverwaltung aus 65 Mann. Behufs Anfertigung von Planmaterial wurde dasselbe vorübergehend auf 75 Mann gebracht, worunter 30 nur provisorisch angestellt waren. Nach Maßgabe der allmählig zu Ende gehenden Bauvorbereitungsarbeiten (Ausstecken der Bahnaxe, Querprofilaufnahmen, Ausstecken und Ausmessen der zu expropriirenden Grundfläche, Anfertigung und Vervielfältigung der Katasterpläne, Ausfertigung der Kunstbautenzeichnungen etc.) wurde das Personal bis auf 62 Mann vermindert, im letzten Quartal dagegen wieder auf 74 vermehrt und zwar hauptsächlich behufs beschleunigter Anfertigung der Vorlagen an die Behörden und die von der Bahn berührten Gemeinden. Auf Ende des Berichtjahres wurde der bisherige Oberingenieur, Hr. W. Hellwag, entlassen und vorläufig sein Stellvertreter, Hr. Oberinspektor Gerlich, mit dessen Funktionen betraut.

2. Vorarbeiten.

Die Anfertigung des zur Vorlage an die zuständigen Bundes- und Kantonalbehörden und des zur Vergebung der Stammlinie Immensee-Pino erforderlichen Planmateriales, der zugehörigen Kostenberechnungen, der Bedingnißhefte, Bauverträge, Baubeschreibung und Normalien wurde beendet. Ferner wurde auf dem Felde die Abstekung der Bahnaxe in den zuerst in Angriff zu nehmenden Bergstrecken, die Verpflokung und Nivellirung derselben, die Aufnahme der betreffenden Querprofile, die Abstekung und Ausmessung der zu expropriirenden Grundflächen durchgeführt.

Eine Variante Immensee-Goldau-Steinen-Schwyz wurde mit besonderer Rücksicht auf die spätere Einmündung der Linie von Zug in die Station Goldau studirt und dafür ein generelles Projekt bearbeitet.

Endlich wurde mit Rücksicht auf die bis Ende Juni 1882 verlängerte Bauzeit ein neuer Voranschlag aufgestellt.

3. Expropriation.

Die Abrechnung mit den Expropriaten der tessinischen Thalbahnen ist bis auf wenige unbedeutende Fälle durchgeführt und sind demzufolge noch zirka Fr. 7000 nachbezahlt worden. Die Gesellschaft befindet sich noch im Besiz von zirka 1200 Landabschnitten, welche gemäß Expropriationsgesetz erworben werden mußten und nun allmählig wieder veräußert werden.

Für Installationsanlagen und Materialablagerungsplätze am Pfaffensprung-, Wattinger- und Travikehrtunnel wurden zirka 38,500 Quadratmeter Land zum Preise von Fr. 25,020 erworben.

4. Bauausführung.

Gotthardtunnel.

Allgemeines. Die geometrischen Arbeiten für die Abstekungen der Tunnelaxe, die Nivellirungen und die Längenmessungen wurden periodisch vorgenommen und dabei die vorangegangenen Operationen stets durch die neuen kontrollirt.

Die Installationen erheischen keine wesentlichen Ergänzungen. Zu erwähnen ist nur, neben dem Wiederaufbau des abgebrannten Gießereigebäudes, die Erstellung einer provisorischen hölzernen Wagenremise und einer Arbeiterwohnungsbarake in Göschenen, sowie der definitiven Dynamitmanipulationsanlage ebendasselbst.

Auf dem Stationsplateau von Airolo stehen neben den 4 definitiven Baraken des Unternehmers noch 12 Privatbaraken, mit welchen

dem durch den Brand entstandenen Platzmangel für Unterkunft der Arbeiter hinlänglich abgeholfen ist, indem auch in den allmählig in ziemlich grosser Zahl wieder aufgebauten Privathäusern Arbeiterwohnungen eingerichtet worden sind.

Behufs Verbesserung des Baubetriebes wurde eine Signalordnung für die im Tunnel verkehrenden Züge aufgestellt; ferner wurden die Sicherheitsmassregeln für die Dynamitmanipulationen einer neuen Prüfung unterworfen und wiederholte Mahnungen für vorsichtigere Behandlung der Miniarbeiten erlassen.

Wir genehmigten verschiedene Vorlagen für die Konstruktion des Tunnelkanales, ferner eine solche für die Tunnelausmauerung von 4800—5175 Meter der Nordseite, endlich eine solche für die Rekonstruktion der in Folge Blähung des Gebirges zerdrückten Mauerstreke von 2785—2811 Meter Nordseite und der Aenderung der früher genehmigten Mauerstärken der Streke 2755—2770 Meter der Nordseite.

In Betreff des eigentlichen Tunnelbaues verweisen wir zunächst bezüglich Nachweis der erzielten Fortschritte auf die Beilagen I, II und III. Die Tabelle I enthält eine Zusammenstellung der bisherigen monatlichen Fortschritte im Richtstollen an den beiden Angriffspunkten in Göschenen und Airolo, ferner den jährlichen Gesamtfortschritt, endlich den täglichen Fortschritt im Durchschnitt und im Maximum. Die Tabelle II umfaßt die monatlichen Resultate für die verschiedenen Ausbruchs- und Mauerungsarbeiten des Jahres 1878, neben einer Vergleichung der bisherigen jährlichen Fortschritte für diese Arbeiten. Die Tabelle III endlich gibt eine graphische Darstellung der jährlichen Fortschritte für die sämtlichen Tunnelarbeiten.

Diesen Tabellen zufolge hat der Richtstollen im Jahre 1878 den bisher größten Jahresfortschritt mit 2538,9 Meter und überhaupt die Länge von 12,199,5 Meter, nahezu gleich der Länge des Mont-Cenis-Tunnels (12,220 Meter), erreicht. Eine erhebliche Abnahme zeigt die seitliche Erweiterung, eine erhebliche Zunahme dagegen der Sohlenschliz und die Strosse. Der Totalausbruch bis Ende 1878 von 419,748 Kubikmeter repräsentirt eine Länge von 9307 Meter vollständig ausgebrochenen Tunnel. Auf das Jahr 1878 allein kommt eine Länge von 2810 Meter.

Die Leistungen in den Mauerungsarbeiten waren auf der Seite von Göschenen erheblich besser, auf der Seite von Airolo erheblich geringer als im Vorjahr, im Ganzen doch größer als im Vorjahr. Nur im Richtstollen und in der Gewölbemauerung wurde im Berichtsjahr mehr geleistet als das Programm forderte.

Gotthardtunnel.

Ergebnisse des Fortschritts im Richtstollen seit dem Beginn der Arbeiten bis Ende des Jahres 1878.

Die Länge zwischen der projektirten Mündung von Göschenen und derjenigen des Richtungstunnels in Airolo beträgt 14,920 Meter.

Monate.	1872.			1873.			1874.			1875.			1876.			1877.			1878.			
	Göschenen	Airolo.	Total.	Göschenen	Airolo.	Total.	Göschenen	Airolo.	Total.	Göschenen	Airolo.	Total.	Göschenen	Airolo.	Total.	Göschenen	Airolo.	Total.	Göschenen	Airolo.	Total.	
	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.
Januar	—	—	—	21.1*	23.8*	44.9	72.0	51.7	123.7	92.6	101.4	194.0	32.5*	121.3	153.8	88.0	97.4	185.4	75.0	53.6	128.6	
Februar	—	—	—	20.5*	18.1*	38.6	65.8	55.3	121.1	83.1	101.0	184.1	13.5*	89.0	135.6	67.5	79.8	147.3	80.0	35.6	115.6	
März	—	—	—	26.7*	21.5*	48.2	82.1	63.2	145.3	92.1	86.7	178.8	33.1	76.1	151.6	128.0	75.1	203.1	83.0	37.9	120.9	
April	—	—	—	30.4	12.0*	42.4	58.4	51.9	110.3	97.6	128.0	225.6	75.5	63.6	177.4	100.0	115.1	215.1	122.0	85.4	207.4	
Mai	—	—	—	42.5	22.5*	65.0	82.0	44.8	126.8	115.5	101.0	216.5	113.8	58.6	168.7	114.0	104.2	218.2	116.0	143.5	259.5	
Juni	—	—	—	48.1	19.6*	67.7	70.3	63.1	133.4	99.3	115.0	214.3	95.7	40.4	136.1	129.0	89.1	218.1	124.0	105.0	229.0	
Juli	—	—	—	51.0	47.4	98.4	95.0	62.0	157.0	113.4	127.2	240.6	106.0	52.0	158.0	130.0	65.3	195.3	133.0	127.6	260.6	
August	—	—	—	66.6	89.1	155.7	120.0	59.8	179.8	119.9	95.8	215.7	133.0	83.0	216.0	59.0	106.4	201.4	107.0	171.7	278.7	
September	—	28.7*	28.7	50.2	60.2	110.4	108.2	51.2	159.4	125.9	103.2	229.1	70.0	101.0	171.0	129.0	78.6	207.6	77.0	123.5	200.5	
Oktober	—	39.4*	39.4	70.0	60.0	130.0	113.1	73.4	186.5	127.6	116.2	243.8	83.3	117.0	200.3	103.0	106.3	209.3	146.0	124.8	270.8	
November	4.8*	17.6*	22.4	75.0	51.1	126.1	83.7	84.6	168.3	65.1	90.1	157.3	67.2	105.0	172.2	75.0	36.4	111.4	118.0	99.0	217.0	
Dezember	14.1*	16.0*	30.1	79.2	69.0	148.2	86.1	86.4	172.9	2.1*	90.0	129.3	72.0	113.6	185.6	72.0	40.8	112.3	128.0	122.3	250.3	
Jahresfortschritt	18.9	101.7	120.6	581.3	494.3	1075.6	1037.1	747.4	1784.5	1173.5	1255.6	2429.1	1005.7	1020.6	2026.3	1230.5	994.0	2224.5	1309.0	1229.9	2538.9	
Gesamtfortschritt	18.9	101.7	120.6	600.2	596.0	1196.2	1637.3	1343.4	2980.7	2810.3	2599.0	5409.3	3816.5	3619.6	7436.1	5047.0	4613.6	9660.6	6356.0	5843.5	12199.5	
Täglicher Fortschritt. {	Durchschnitt	—	—	1.88	2.05	3.93	2.85	2.05	4.90	3.40	3.44	6.84	3.04	2.79	5.33	3.37	2.72	6.09	3.59	3.37	6.96	
Maximum	—	—	—	4.90	5.90	—	6.00	4.50	—	7.00	6.60	—	5.85	5.62	—	5.80	5.00	—	7.30	7.20	—	

NB. Die mit * bezeichneten Ziffern beziehen sich auf Handarbeit, die übrigen auf Maschinenbohrung. — Der Richtstollen wurde mit Handbohrung begonnen: in Göschenen den 24. Oktober 1872, in Airolo den 13. September 1872. — Die Maschinenbohrung begann in Göschenen den 4. April 1873, in Airolo den 1. Juli 1873. — Die definitiven Kompressoren wurden in Funktion gesetzt: in Göschenen Ende Oktober 1873 die erste Gruppe, im November 1873 die zweite Gruppe, im Januar 1874 die dritte Gruppe, im Dezember 1874 die vierte Gruppe, im Februar 1875 die fünfte Gruppe; im Juli 1876 die beiden neuen Gruppen; in Airolo Ende November 1873 die drei ersten Gruppen, im Januar 1875 die vierte und fünfte Gruppe; im August 1876 die beiden neuen Gruppen.

Gotthardtunnel.

Fortschritt der Ausbruchs- und Ausmauerungsarbeiten während des Jahres 1878.

Die Länge zwischen der projektirten Tunnelmündung bei Göschenen und derjenigen des Richtungstunnels bei Airolo beträgt 14,920 Meter.

Epochen.	Nordseite oder von Göschenen.									Südseite oder von Airolo.								
	Richtstollen.	Erweiterung des Richtstollens.	Sohlenschlitz.	Vollausbruch oder Strosse.	Gewölbe.	Oestliches Widerlager.	Westliches Widerlager.	Fertiger Tunnel.	Werth der Arbeiten nach den Vertragspreisen.	Richtstollen.	Erweiterung des Richtstollens.	Sohlenschlitz.	Vollausbruch oder Strosse.	Gewölbe.	Oestliches Widerlager.	Westliches Widerlager.	Fertiger Tunnel.	Werth der Arbeiten nach den Vertragspreisen.
	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Fr.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Fr.
Stand Ende Dezember 1877	5047.0	4340.6	3013.3	2371.3	2765.6	2365.0	1948.1	1812.0	13,504,450	4613.6	4100.0	2909.0	2345.0	3199.7	1951.2	2644.8	1930.2	13,105,760
Fortschritt im Januar 1878	75.0	127.2	77.6	55.6	140.0	80.7	149.5	36.0	380,780	53.6	154.0	126.0	67.0	106.5	20.7	98.3	17.2	373,150
" " Februar "	80.0	140.7	47.1	44.6	157.0	92.4	19.5	44.0	366,945	35.6	100.0	120.0	125.0	95.0	94.4	78.0	94.6	339,670
" " März "	83.0	123.3	129.2	98.6	168.0	172.2	85.5	30.0	447,550	37.9	100.0	137.0	127.0	121.3	154.2	114.1	131.5	388,710
" " April "	122.0	141.5	144.2	102.7	205.0	55.7	65.4	60.0	503,425	85.4	64.0	139.0	119.0	71.3	117.2	125.4	135.5	353,270
" " Mai "	116.0	98.8	151.0	161.7	183.5	73.8	59.7	72.5	476,365	143.5	74.0	162.0	85.0	113.7	168.7	102.6	157.3	438,160
" " Juni "	124.0	83.7	187.8	82.8	216.1	95.3	37.0	47.5	465,540	105.0	40.0	177.0	59.0	117.7	21.6	171.4	40.7	343,490
" " Juli "	133.0	117.4	34.2	145.9	232.4	57.3	84.3	62.0	478,805	127.6	45.0	141.0	108.0	131.0	8.2	108.7	—	361,110
" " August "	107.0	119.0	50.7	229.6	191.0	155.0	69.3	63.0	496,495	171.7	40.0	134.0	116.0	164.1	131.5	145.5	129.0	456,620
" " September "	77.0	70.1	89.0	111.6	218.0	154.1	84.7	66.0	407,130	123.5	91.0	112.0	142.0	148.4	94.3	95.7	105.0	441,640
" " Oktober "	146.0	108.2	93.2	141.0	88.0	144.0	294.0	48.6	475,650	124.8	112.0	84.0	111.0	140.1	93.9	63.2	82.5	423,320
" " November "	118.0	110.9	101.3	78.9	79.0	148.4	80.1	50.4	384,530	99.0	95.0	72.0	91.0	67.9	147.8	64.9	147.5	345,580
" " Dezember "	128.0	113.0	97.6	81.2	67.0	110.1	50.9	197.6	388,020	122.3	63.0	41.0	56.0	74.6	99.5	79.5	103.0	295,350
Stand Ende Dezember 1878	6356.0	5694.4	4216.2	3705.5	4710.6	3704.0	3028.0	2589.6	18,775,685	5843.5	5078.0	4354.0	3551.0	4551.3	3103.2	3892.1	3074.0	17,665,830
Gesamttfortschritt im Jahr 1872	18.3	—	—	—	—	—	—	—	—	101.7	39.0	—	—	13.0	—	—	—	—
" " " 1873	581.3	265.4	101.2	7.0	—	—	—	—	—	494.3	221.0	156.0	156.0	132.0	101.9	141.6	145.0	—
" " " 1874	1037.1	395.2	498.5	134.5	88.0	103.0	88.0	—	—	747.4	396.0	56.0	79.0	184.8	—	—	—	—
" " " 1875	1173.5	820.2	779.2	552.3	644.8	366.0	371.0	—	—	1255.6	496.0	629.0	295.0	500.2	0.1	588.4	—	—
" " " 1876	1005.7	1165.4	773.1	971.7	636.2	1024.0	810.4	580.0	—	1020.6	1309.0	835.0	590.0	720.0	636.2	394.3	4.0	—
" " " 1877	1230.5	1694.4	861.3	705.8	1396.6	872.0	678.7	1232.0	—	994.0	1639.0	1233.0	1225.0	1649.7	1213.0	1520.5	1781.2	—
" " " 1878	1309.0	1353.8	1202.9	1334.2	1945.0	1339.0	1079.9	777.6	—	1229.9	978.0	1445.0	1206.0	1351.6	1152.0	1247.3	1143.8	—
Total, wie oben	6356.0	5694.4	4216.2	3705.5	4710.6	3704.0	3028.0	2589.6	—	5843.5	5078.0	4354.0	3551.0	4551.3	3103.2	3892.1	3074.0	—

Gotthardtunnel.

Graphische Darstellung der jährlichen Fortschritte der Arbeiten bis Ende 1878.

Die Länge zwischen der projektirten Mündung von Göschenen und derjenigen des Richtungstunnels in Airolo beträgt 14,940 Meter.

Bezeichnung der Arbeiten.	Längen.		Arbeiten auf der Nordseite (Göschenen).							Arbeiten auf der Südseite (Airolo).							Längen.		Bezeichnung der Arbeiten.
	Kilometer.	Jahre. Meter.	0	1	2	3	4	5	6	7	7	6	5	4	3	2	1	0	
Richtstollen	1878	6356	-----							-----							5843	1878	Richtstollen.
	1877	5047	-----							-----							4613	1877	
	1876	3816	-----							-----							3619	1876	
	1875	2810	-----							-----							2599	1875	
	1874	1637	-----							-----							1343	1874	
	1873	600	-----							-----							596	1873	
1872	19	-----							-----							102	1872		
Erweiterung desselben	1878	5694	-----							-----							5078	1878	Erweiterung desselben.
	1877	4341	-----							-----							4100	1877	
	1876	3046	-----							-----							2461	1876	
	1875	1481	-----							-----							1152	1875	
	1874	661	-----							-----							656	1874	
	1873	265	-----							-----							240	1873	
1872	0	-----							-----							39	1872		
Sohlenschlitz	1878	4216	-----							-----							4354	1878	Sohlenschlitz.
	1877	3013	-----							-----							2909	1877	
	1876	1812	-----							-----							1676	1876	
	1875	1379	-----							-----							841	1875	
	1874	600	-----							-----							212	1874	
	1873	101	-----							-----							156	1873	
1872	0	-----							-----							0	1872		
Strosse	1878	3705	-----							-----							3551	1878	Strosse.
	1877	2371	-----							-----							2345	1877	
	1876	1666	-----							-----							1120	1876	
	1875	694	-----							-----							530	1875	
	1874	141	-----							-----							235	1874	
	1873	7	-----							-----							156	1873	
1872	0	-----							-----							0	1872		
Gewölbemauerung	1878	4711	-----							-----							4551	1878	Gewölbemauerung.
	1877	2766	-----							-----							3199	1877	
	1876	1369	-----							-----							1550	1876	
	1875	733	-----							-----							330	1875	
	1874	88	-----							-----							30	1874	
	1873	0	-----							-----							145	1873	
1872	0	-----							-----							13	1872		
Widerlager	1878	3666	-----							-----							3498	1878	Widerlager.
	1877	2156	-----							-----							2298	1877	
	1876	1384	-----							-----							931	1876	
	1875	464	-----							-----							416	1875	
	1874	95	-----							-----							122	1874	
	1873	0	-----							-----							122	1873	
1872	0	-----							-----							0	1872		
Fertiger Tunnel, mit Nischen und Kanal.	1878	2590	-----							-----							3074	1878	Fertiger Tunnel, mit Nischen und Kanal.
	1877	1812	-----							-----							1930	1877	
	1876	580	-----							-----							149	1876	
	1875	0	-----							-----							0	1875	
	1874	0	-----							-----							0	1874	
	1873	0	-----							-----							0	1873	
1872	0	-----							-----							0	1872		
	Jahre. Meter.																	Meter. Jahre.	
	Kilometer.																	Kilometer.	

Gleichwohl blieben die Totalleistungen für Ausbruch und Ausmauerung in allen Rubriken hinter dem Programm des Nachtragsvertrages vom 21./25. September 1875 zurück, was aus folgenden Ziffern hervorgeht:

	Fortschritt auf beiden Tunnelseiten.			Programm vom 21./25. September 1875.		Gegenüber Programm Differenz + oder -		Pro Ende 1877 waren die
	Pro 1877. Meter.	Pro 1878. Meter.	Bis Ende 1878. Meter.	Pro 1878. Meter.	Pro Ende 1878. Meter.	Pro 1878. Meter.	Pro Ende 1878. Meter.	Differenzen Meter.
Richtstollen .	2224.5	2538.9	12199.5	2496.0	12404.0	+ 42.9	- 204.5	- 247.1
Erweiterung .	3333.4	2331.8	10772.4	2952.0	10900.0	- 620.2	- 127.6	+ 492.6
Sohlenschliz .	2094.3	2647.9	8570.2	2856.0	10746.0	- 208.1	- 2175.8	- 1967.7
Strosse .	1930.8	2540.2	7256.5	3000.0	9528.0	- 459.8	- 2271.5	- 1811.7
Gewölbe .	3046.2	3296.6	9261.9	2952.0	9984.0	+ 344.6	- 722.1	- 1066.7
Widerlager .	2142.1	2409.1	6863.6	2952.0	9464.0	- 542.9	- 2600.4	- 2057.5
Fertiger Tunnel	3013.2	1921.4	5663.6	3096.0	9176.0	- 1174.6	- 3512.4	- 2337.8

Um mit dem Gotthardtunnel vertragsgemäß auf 30. September 1880 fertig zu werden, hat die Unternehmung vom 1. Januar 1879 an folgendes Programm einzuhalten, wenn die eingetretenen Rückstände eingeholt werden sollen:

Bezeichnung der Arbeit.	Vollendungstermin.	Anzahl der verfügbaren Monate.	Noch zu leisten am 1. Januar 1879. Meter.	Entsprechende mittlere Monatsleistung. Meter.	Im Programm von 1875 vorgesehene Monatsleistung. Meter.	Mittlere Monatsleistung des Jahres 1878. Meter.
Firststollen . . .	1. Januar 1880	12	2721	227	208	212
Erweiterung . . .	1. Mai „	16	4148	259	250	194
Sohlenschlitz . . .	1. Juni „	17	6350	374	244	221
Strosse	1. September „	20	7664	383	269	212
Gewölbe	1. August „	19	5658	298	259	275
Widerlager . . .	1. Oktober „	21	8056	383	259	201
Fertiger Tunnel .	1. „ „	21	9256	441	273	160

Nach dem Voranschlag für das VI. Baujahr waren vorgesehen	
Tunnelbaukosten von	Fr. 11,797,925
Der Werth der geleisteten Arbeiten beträgt	„ 10,387,243
Im V. Baujahr betrug derselbe	„ 8,695,600

Gegenüber dem Voranschlag ergibt sich eine Minderleistung von 12 %, gegenüber dem Vorjahr jedoch eine erhebliche Mehrleistung.

Bis Ende März l. J. sind für Fr. 38,447,070 Tunnelarbeiten ausgeführt. Gegenüber dem Voranschlag für den Unterbau des Gotthardtunnels von Fr. 56,000,000 bleiben noch Fr. 17,552,930 zu verbauen. Es bringt dies eine Summe von Fr. 975,165 auf jeden Monat der dem Unternehmer noch vertraglich zustehenden Baufrist bis 30. September 1880, oder von 18 Monaten, deren Einhaltung nach bisheriger Erfahrung selbst bei unausgesetzter energischer Arbeit kaum in Aussicht steht. Immerhin wird der Tunnel geraume Zeit vor Vollendung der Zufahrtlinien fertig werden können.

Es waren Arbeiter beschäftigt:

	Im Durchschnitt			Im Maximum	
	während des ganzen Jahres.			an einem Tage.	
	Göschenen.	Airola.	Total.	Göschenen.	Airola.
1873	388	453	841	732	751
1874	859	885	1744	1130	1362
1875	1436	1410	2864	1921	2167
1876	1505	1611	3116	1921	2160
1877	1474	1788	3262	1918	2359
1878	1274	1666	2940	1875	1897

Auf der Seite von Göschenen wurde im Jahre 1878 eine Streke von 1309.0 Meter Länge im Richtstollen aufgeschlossen, nämlich von 5047.0—6356.0 Meter vom Portal. Das durchsetzte Gebirge bestand wesentlich aus theils massigem, theils zerklüftetem Serpentin und aus regelmäßig und meist dünn geschichtetem, an einzelnen Stellen zerklüftetem oder mit Lettfugen durchzogenem Glimmergneiß vom Gurschen-Typus. Sowohl der von 4908 bis 5325 Meter reichende Serpentin, als der darauf folgende Glimmergneiß werden wahrscheinlich streckenweise einer Ausmauerung, resp. Verkleidung entbehren können.

Die Schieferungsrichtung des Gesteins ging im Ganzen, wie bisher, nach Nordosten bei starkem Fallen nach Südosten. Wie bisher, zeigten sich indessen auch hie und da Verwerfungen, Stauchungen und Knikungen. Verklüftungen kamen in den verschiedensten Richtungen vor.

Der Gesamtabfluß an Tunnelwasser ist sehr gering. Im Anfang des Jahres betrug derselbe zirka 20 Liter per Sekunde und verschwand gegen Ende des Jahres fast gänzlich. Die Zuflüsse in dem zuletzt aufgeschlossenen Gebirge beschränkten sich auf Tropf und Bergschweiß. Sie waren meist schwefelwasserstoffhaltig. Die Wassertemperatur im Stollen stieg von 24.8° auf 28.4° C.

Mit der zunehmenden Mächtigkeit des Gebirges von 952 bis 1290 Meter über dem Richtstollen stieg auch die Luft- und Gesteinstemperatur, erstere beim Bohren von 23.8° auf 24.0° , beim Schüttern von 24.8° auf 28.6° C., letztere von 24.0° auf 28.4° C.

Mit dem Richtstollen auf der Seite von Airolo wurden von 4613.6—5843.5 Meter 1229.9 Meter durchfahren und dabei zuerst dunkler Gneiß vom Sella-Typus, theils quarz-, theils feldspathreich und auf eine Streke von zirka 180 Meter zerrüttet und zersezt, nachher fast senkrecht einfallender, abwechselnd geschlossener und loser, im Ganzen dünngeschichteter, meist standfester und trokener Glimmergneiß aufgeschlossen.

Die Schieferung blieb im Ganzen, wie bisher, nach Osten gerichtet, mit starkem Einfallen nach Nordwesten oder mit senkrechtem Einfallen.

Der Wasserabfluß aus dem Tunnel sank von Ende 1877 an allmählig von 219 auf 160 Liter per Sekunde. Dann stieg derselbe von Neuem bis im Oktober, wo wieder 318 Liter notirt wurden. Ende 1878 war der Erguß wieder auf 216 Liter reduziert, Alles bei 178 Meter vom Portal gemessen. Die Temperatur des Wassers an dieser Stelle schwankte von 11.8° — 12.3° C., dagegen im Stollen von 28.3° — 29.7° C.

Im Airolo-Stollen beobachtete man folgende weitere Temperaturen:

	Anfang 1878.	Ende 1878.
Lufttemperatur beim Bohren	26.9 ⁰	27.2 ⁰
„ „ Schüttern	29.2 ⁰	29.6 ⁰
Gesteinstemperatur	28.9 ⁰	29.5 ⁰

Beim Schüttern erreichte die Temperatur zeitweise 30.2 C.

Die Temperaturzunahme erfolgte trotz allmählicher Abnahme an Höhe des über dem Richtstollen liegenden Gebirgsprofils von 1341 bis 1250 Meter, was sich wohl daraus erklärt, daß die Masse des Ganzen über und seitwärts dem Stollen liegenden und auf die Tunnelwärme influirenden Gebirges eher zu- als abgenommen hat.

Bei normaler Wasserkraft und damit zusammenhängendem normalem Gange der Luftkompressoren ist die Ventilation auf beiden

Tunnelseiten immer eine befriedigende. Dagegen war sie beim geringen Wasserstande oder bei den mehrmals vorgekommenen Unterbrechungen der Wasserleitungen eine ungenügende.

Den Abonnenten auf die geologischen Sammlungen konnten letztes Jahr keine Sendungen gemacht werden, theils in Folge anderweitiger Verwendung des betreffenden Personals, theils in Folge des dem Geologen der Gotthardbahngesellschaft, Hrn. Dr. Stapff, zugestoßenen Unfalls, der eine längere Außerdienstsetzung veranlaßte.

Tessinische Thalbahnen.

Im Berichtjahre ist die Aufnahme, Prüfung und Vervielfältigung der Katasterpläne (68 Blätter für 34 Gemeinden) beendet und die Vertheilung der Kopien an die Behörden, Gemeinden und die Bahnverwaltung vorgenommen worden.

Wegen drei noch schwebenden Bauprozessen haben die Abrechnungen noch nicht ganz zu Ende geführt werden können.

Zufahrtslinien zum großen Tunnel.

Um die Einhaltung der nunmehr auf Ende Juni 1882 festgesetzten Vollendungsfrist der Gotthardbahn zu ermöglichen, ist die Gotthardbahnverwaltung auf ihr Verlangen und auf ihr Risiko ermächtigt worden, die Richtstollen der größern Tunnel in Angriff zu nehmen, resp. da fortzusetzen, wo sie schon im Jahre 1876 in Arbeit genommen worden waren. Folgendes ist der Stand dieser Arbeiten auf Ende 1878:

Zahl der in Angriff genommenen Tunnel	12
Länge derselben	14,556.3 Meter.
„ der getriebenen Richtstollen	1,104.3 „

d. Betrieb.

Ueber den administrativen Theil ist das Nöthige im Allgemeinen unter Kapitel C dieses Berichtes enthalten, worauf hiemit verwiesen wird.

Wir geben in Beilage IV eine Vergleichung der monatlichen Betriebsinnahmen der beiden Linien Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso für die Jahre 1877 und 1878, aus denen wiederum eine Verminderung der Gesamteinnahmen resultirt. Der Grund liegt in einem neuen starken Rückgang des Personenverkehrs, der durch die Zunahme des Güterverkehrs nicht vollständig kompensirt werden konnte.

Die kilometrischen Transporteinnahmen betragen:

	Biasca-Locarno. (41 Kilometer). Fr.	Lugano-Chiasso. (26 Kilometer). Fr.
1875 . . .	9831. 41	8370. 81
1876 . . .	9394. 22	8512. 18
1877 . . .	8143. 88	8282. 48
1878 . . .	7648. 68	7787. 17

Die Ausfälle an den Transporteinnahmen wurden im letzten Jahre durch Ersparnisse im Betrieb nicht nur kompensirt, sondern es wurde noch ein etwelcher Ueberschuß erzielt.

Die kilometrischen Reineinnahmen betragen für beide Linien zusammengenommen:

	1875. Fr.	1876. Fr.	1877. Fr.	1878. Fr.
Im Ganzen . . .	+ 848. 66	— 497. 88	— 3. 45	+ 712. 50

Der Personalbestand war:

Allgemeine Betriebs- verwaltung . . .	17	15	13	12
Bahnaufsicht und Unterhalt . . .	85	78	69	66
Expeditionsdienst . .	69	56	50	50
Fahrdienst . . .	54	37	23	23
Werkstättendienst . .	6	5	3	2
Total	231	191	158	153
per Bahnkilometer	3.46	2.85	2.86	2.28

e. Rekonstruktion des Gotthardbahnunternehmens.

Durch unsere Botschaft vom 25. Juni 1878 und die nachherigen Verhandlungen, betreffend Ratifikation der Zusatzkonvention (vom 12. März 1878) betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Gotthard und betreffend Subventionirung der Gotthardbahn, sind Sie über den Stand der Rekonstruktion des Gotthardunternehmens in ausführlicher Weise unterrichtet worden, so daß wir glauben, an diesem Orte auf die betreffenden Verhandlungsakten verweisen zu dürfen. Wir beschränken uns darauf, zu erwähnen, daß sowohl der Bundesbeschluß betreffend Ratifikation der Zusatzkonvention, als derjenige betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen am 22. August die Zustimmung der Bundesversammlung erhielt und daß der letztere am 19. Januar l. Js. mit einer ansehnlichen Mehrheit vom Volke ratifizirt wurde.

Gotthardbahn.

Betriebs-Ergebnisse der Tessinischen Thalbahnen.

Betriebene Bahnlänge. Kilometer.	Monate.	Personen-Verkehr.				Güter-Verkehr.				Total-Einnahmen.		Einnahmen per Kilometer.	
		Zahl der beförderten Personen.		Einnahmen, inclusive Gepäcktaxen.		Zahl der beförderten Güter.		Einnahmen.		1877	1878	1877	1878
1877	1878	1877	1878	1877	1878	1877	1878	1877	1878	1877	1878	1877	1878

a. Biasca-Bellinzona-Locarno.

41	41	Monat	Zahl der beförderten Personen.		Einnahmen, inclusive Gepäcktaxen.		Zahl der beförderten Güter.		Einnahmen.		Total-Einnahmen.		Einnahmen per Kilometer.									
			1877	1878	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.						
41	41	Januar	14291	8707	13917	85	9175	50	2036	1809	7477	95	7259	10	21395	80	16434	60	521	85	400	84
41	41	Februar	17126	12076	17857	75	12767	85	2322	1889	8104	35	7668	03	25962	10	20435	88	633	22	498	44
41	41	März	15760	15121	15489	15	18084	75	1695	1766	6994	30	7639	38	22483	45	25724	13	548	38	627	42
41	41	April	23816	17499	26170	20	20796	30	1676	1874	6889	70	8570	—	33059	90	29366	30	806	34	716	25
41	41	Mai	17712	15858	18928	85	18889	55	1964	1897	8376	05	9167	—	27304	90	28056	55	665	97	684	31
41	41	Juni	15409	13508	18375	45	16308	65	1929	1824	7904	10	8721	45	26279	55	25030	10	640	96	610	49
41	41	Juli	14857	13646	18288	10	17539	45	2284	2174	8198	95	9016	35	26487	05	26555	80	646	03	647	70
41	41	August	16217	14173	21697	55	19207	35	1788	2126	7810	45	9214	96	29508	—	28422	31	719	70	693	23
41	41	September	22054	18119	25818	40	23282	35	1913	1915	7706	70	8363	05	33525	10	31645	40	817	69	771	84
41	41	October	20626	18523	24327	—	22734	10	2519	2586	10708	45	11685	65	35035	45	34419	75	854	52	839	51
41	41	November	16433	14718	19393	20	16950	95	2800	2274	12001	95	10823	82	31395	15	27774	77	765	74	677	43
41	41	December	11729	9940	12314	05	9568	65	2184	2417	9148	53	10163	70	21462	58	19730	35	523	48	481	23
			206030	171888	232577	55	205303	45	25060	24551	101321	48	108292	49	333899	03	313595	94	8143	88	7648	68

b. Lugano-Chiasso.

26	26	Monat	Zahl der beförderten Personen.		Einnahmen, inclusive Gepäcktaxen.		Zahl der beförderten Güter.		Einnahmen.		Total-Einnahmen.		Einnahmen per Kilometer.									
			1877	1878	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.						
26	26	Januar	18199	14697	12407	35	10356	95	1196	818	3442	70	2422	45	15850	05	12779	40	609	62	491	52
26	26	Februar	16035	12802	11364	20	9841	40	745	1138	2169	60	3033	40	18533	80	12874	80	520	53	495	18
26	26	März	19551	14347	13286	20	11447	85	1084	998	2891	75	2684	80	16177	95	14132	65	622	23	543	56
26	26	April	20569	17711	15301	85	14588	30	926	1031	2555	60	3003	80	17857	45	17592	10	686	82	676	62
26	26	Mai	16663	14501	13841	05	12413	10	892	1164	2404	70	3518	45	16245	75	15931	55	624	83	612	75
26	26	Juni	16225	14855	13407	55	11984	95	1087	900	3155	45	3208	10	16563	—	15193	05	637	04	584	35
26	26	Juli	20922	16548	17143	60	13675	40	1140	1035	3088	20	2772	60	20231	80	16448	—	778	15	626	62
26	26	August	17971	18722	15841	05	16218	40	921	1265	2750	15	3471	45	18591	20	19689	85	715	04	757	30
26	26	September	22923	22113	20694	75	19928	80	1557	1478	5185	55	4695	55	25880	30	24624	35	995	40	947	09
26	26	October	19089	19304	16801	70	17157	90	1927	2088	7628	65	7582	10	24430	35	24740	—	939	63	951	54
26	26	November	18525	15716	12152	45	11979	80	1194	1455	3798	60	4699	05	15946	05	16678	85	613	31	641	49
26	26	December	15401	12749	10501	50	8277	30	1161	1122	3535	36	3504	60	14036	86	11781	90	539	88	453	15
			222073	194065	172743	25	157870	15	13830	14492	42601	31	44596	35	215344	56	202466	50	8282	48	7787	17

Von diesem Zeitpunkte an war unser Bestreben hauptsächlich darauf gerichtet, die Vorbereitung des Finanzausweises für das reduzierte Netz mit thunlichster Beförderung zu veranlassen, sowie auf die von der Bundesversammlung postulirten Aenderungen in der Organisation der Gesellschaftsbehörden hinzuwirken.

Es wurde demgemäß vor allen Dingen darauf gedrungen, betreffend Uebernahme der Bauten eine sichere Basis zu gewinnen, und zu diesem Behufe die Gotthardbahnverwaltung eingeladen, auch Unterhandlungen anzuknüpfen für Vergebung der Arbeiten auf Grund von Einheitspreisen, nachdem vorher schon Unterhandlungen für Vergebung à forfait stattgefunden hatten. Eine Vergleichung der erzielten Resultate beider Systeme konnte, abgesehen von den vielen Schattenseiten der Unternehmung à forfait, nicht anders als zu Gunsten der Vergebung auf Einheitspreise ausfallen. Denn während die Anerbieten auf Forfait je nach der Wahl der Unternehmer kein Abgebot oder nur ein solches von höchstens 4. % auf dem Betrag der zu vergebenden Arbeiten gesichert hätten, kann nach den bereits abgeschlossenen Verträgen und nach den Offerten auf noch nicht vergebene Arbeiten das Abgebot auf den Einheitspreisen auf circa 10 % berechnet werden und es ist nebenbei auch noch die Placirung der Obligationen II. Hypothek nahezu im Betrage von 6 Millionen Franken zu dem im Voranschlag berechneten Kurse von 75 % erzielt worden. Der noch fehlende Rest zur Vervollständigung der 6 Millionen kann ohne Schwierigkeit auf den noch nicht vergebenen Bauten und Lieferungen seiner Zeit eingebracht werden. Die Ersparniss auf den schon vollzogenen und noch zu vollziehenden Vergabungen kann zur Stunde auf circa 5 Millionen angeschlagen werden.

Ein weiterer Schritt zur Sammlung der Elemente für den Finanzausweis war die Vorbereitung zur Genehmigung der Baupläne, behufs welcher dieselben den betreffenden Kantonsregierungen zur Einsicht und Vernehmlassung zugestellt wurden, nebst den in der Verordnung zum Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Beilagen. Außerdem wurden auch bereits in einer Reihe von Gemeinden die Expropriationspläne aufgelegt und ist die gesetzliche Frist bei den meisten ohne Einsprache abgelaufen.

Sowohl um eine möglichst sichere Grundlage für die Kostenberechnung der langen Tunnels zu schaffen, als um die richtige Einhaltung der nunmehr auf 30. Juni 1882 festgesetzten Vollendung der Zufahrtslinien zu ermöglichen, haben wir, wie schon erwähnt, die Gotthardverwaltung auf ihr Verlangen und auf ihr Risiko ermächtigt, mit den Arbeiten in den Richtstollen der 10 längsten Tunnels zu beginnen.

Wir erwähnen hier noch, obschon in das laufende Jahr gehörend, nur kurz, daß es der Gotthardbahnverwaltung gelungen ist, mit einigen Bankfirmen in Berlin, welche zugleich auch Mitglieder des Konsortiums für Beschaffung des Baukapitals der Gotthardbahn sind, sowohl die 6 Millionen I. Hypothek unterzubringen, welche noch zu plaziren waren, als auch die Uebernahme derjenigen Aktien zu kontrahiren, welche in Folge Nichtleistung der 4. Rate annullirt werden müssen.

Eine Anfangs April l. Js. stattgehabte internationale Konferenz hat nun den Nachweis, daß die Gesellschaft über die zum Bau der reduzirten Linie nöthig erachteten Mittel besize, als geleistet erklärt.

Sobald nun auch noch die Verpfändungsfrage geregelt ist, und der Nachtragsvertrag vom 12. März 1878 von allen Regierungen ratifizirt sein wird, kann die Rekonstruktion der Gotthardbahnunternehmung als gesichert betrachtet werden.

Schließlich haben wir noch beizufügen, daß wir, um dem Postulat der Bundesversammlung vom 22. August 1878 Rechnung zu tragen, einen Beschluß vom 31. März 1879 gefaßt haben, wornach dem Bundesrathe ein wirksamer Einfluß bei der bevorstehenden neuen Bestellung der Gotthardbahnverwaltung und eine beständige Kontrolle der Verhandlungen nicht nur des Verwaltungsrathes, sondern auch der Direktion selbst reservirt ist. Außerdem wurde in Vollziehung einer Bestimmung des Nachtragsvertrags vom 12. März 1878 unterm 18. März 1879 eine Verordnung über die zukünftige intensivere technische und finanzielle Kontrolle erlassen, die von nun an dem technischen Inspektorate übertragen wurde. Wir werden Ihnen in einer besondern Botschaft Anträge für die Kreirung der durch diese Verordnung vorgesehenen neuen Stellen vorlegen.

Herr G. Koller von Winterthur, welcher während sieben Jahren mit der Stelle eines Gotthardinspektors betraut war, hat sich mit Rücksicht auf ein gefährliches Augenleiden veranlaßt gesehen, auf das Ende seiner Amtsdauer (31. März 1879) die Entlassung zu begehren, welche ihm unter bester Verdankung der geleisteten Dienste und in allen Ehren gewährt wurde. Herr Koller wird die Gotthardbahngeschäfte noch bis zur Inkrafttretung der neuen Organisation für die Kontrolle der Gotthardbahnbauten fortführen.



II. Handelswesen.



Die Geschäfte des Handelsdepartements haben auch im Berichtsjahre wesentlich zugenommen. Während die Kontrolle des Vorjahres 2743 Geschäftsnummern aufweist, beträgt im Jahr 1878 die Zahl derselben 3370. Die Vermehrung hängt hauptsächlich mit der Vollziehung des Bundesgesetzes betreffend die Arbeit in den Fabriken und mit der internationalen Ausstellung in Paris zusammen.

In Folge Bundesbeschluß vom 21. August 1878 (A. S. n. F. III, pag. 480) ist das Handelsdepartement von seiner Verbindung mit dem Eisenbahndepartement losgetrennt und in ein „Handels- und Landwirthschaftsdepartement“ umgestaltet worden. Die Wirksamkeit desselben beginnt mit dem 1. Januar 1879; hinsichtlich des Geschäftskreises des neuen Departements verweisen wir auf Art. 28 des zitierten Bundesbeschlusses.

Rekurse betreffend die Handels- und Gewerbefreiheit.

Ueber die Zahl, Herkunft, den Gegenstand und die Art und Weise der Erledigung der im Berichtsjahre eingegangenen und behandelten Rekurse verweisen wir auf beiliegende Tabellen.

Rekursbeschwerden 1878.

Kantone.	Kutschergewerbe.	Verkauf von geistigen Getränken.	Brodtschau.	Ausübung der Arzneikunde und des Apothekeergewerbes.	Anheften von Plakaten	Waffenhandel.	Wirtschaftswesen.	Geschäftsagentenberuf.	Haus- und Marktverkehr.	Kaminfelegewerbe.	Verkauf von Spielkarten.	Verkauf von Droguerien.	Lotterieverbot.	Holzverkauf.	Viehhandelpatent.	Milchverkauf.	Summa.
Zürich							2						1		1	1	5
Bern				1			1		2								4
Luzern							2										2
Uri	1	1	1			1											4
Schwyz																	
Obwalden																	
Nidwalden																	
Glarus																	
Zug																	
Freiburg							1		1			1					3
Solothurn									1								1
Baselstadt							7			1							8
Basellandschaft									1								1
Schaffhausen																	
Appenzell A. Rh.																	
Appenzell I. Rh.																	
St. Gallen																	
Graubünden														1			1
Aargau							1	1									2
Thurgau		1															1
Tessin				1	1						1	1					4
Waadt																	
Wallis	1						1										2
Neuenburg																	
Genf																	
Total	2	2	1	2	1	1	15	1	5	1	1	2	1	1	1	1	38

Kantone.	Nichteintreten.	Abweisung.	Begründeterklärung.	Rückzug.	Blieben pendent.	Summa.
Zürich	2	2	—	—	1	5
Bern	2	2	—	—	—	4
Luzern	1	1	—	—	—	2
Uri	—	2	—	—	2	4
Schwyz	—	—	—	—	—	—
Obwalden	—	—	—	—	—	—
Nidwalden	—	—	—	—	—	—
Glarus	—	—	—	—	—	—
Zug	—	—	—	—	—	—
Freiburg	—	—	—	3	—	3
Solothurn	—	1	—	—	—	1
Baselstadt	1	7	—	—	—	8
Basellandschaft	—	1	—	—	—	1
Schaffhausen	—	—	—	—	—	—
Appenzel A. Rh.	—	—	—	—	—	—
Appenzel I. Rh.	—	—	—	—	—	—
St. Gallen	—	—	—	—	—	—
Graubünden	—	1	—	—	—	1
Aargau	—	2	—	—	—	2
Thurgau	—	1	—	—	—	1
Tessin	1	2	1	—	—	4
Waadt	—	—	—	—	—	—
Wallis	—	1	—	1	—	2
Neuenburg	—	—	—	—	—	—
Genf	—	—	—	—	—	—
Total	7	23	1	4	3	38

	Nichteintreten.	Abweisung.	Begründeterklärung.	Rückzug.	Blieben pendent.	Summa.
Kutschergewerbe	—	1	—	—	1	2
Verkauf von geistigen Getränken	—	1	—	—	1	2
Brodtschau	—	1	—	—	—	1
Ausübung der Arzneikunde und des Apothekergewerbes . .	1	1	—	—	—	2
Anheften von Plakaten . .	1	—	—	—	—	1
Waffenhandel	—	1	—	—	—	1
Wirtschaftswesen	4	9	—	2	—	15
Geschäftsagentenberuf.	—	1	—	—	—	1
Hausir- und Marktverkehr .	1	3	—	1	—	5
Kaninfelegewerbe	—	1	—	—	—	1
Verkauf von Spielkarten . .	—	—	1	—	—	1
Verkauf von Droguerien . .	—	1	—	1	—	2
Lotterieverbot	—	1	—	—	—	1
Holzverkauf	—	1	—	—	—	1
Viehhandelpatent	—	1	—	—	—	1
Verkauf von Milch	—	—	—	—	1	1
Total	7	23	1	4	3	38

Im Ganzen kann die Zahl der Beschwerden über wirkliche oder vermeintliche Verletzung der in Art. 31 der Bundesverfassung gewährleisteten Handels- und Gewerbefreiheit als im Abnehmen begriffen genannt werden. Auch in diesem Jahre betrifft die große Mehrzahl der Rekurse das Wirthschaftswesen, 15 von 38; im Jahr 1875 28 von 59, im Jahr 1876 18 von 40 und im Jahr 1877 20 von 36.

Wie in den früheren Berichten, beschränken wir uns auch im gegenwärtigen darauf, nur über diejenigen Rekurse, welche eine grundsätzliche Bedeutung haben, nähere Mittheilungen zu machen, und die Erwägungen, auf die wir unsere Entscheide basirten, Ihnen zur Kenntniß zu bringen.

Beständig wiederkehrend sind die Rekurse betreffend das **Kutschergewerbe**. Ein Bürger aus dem Kanton Wallis führte Beschwerde über ein Urtheil des Gemeinderaths von Martigny, durch welches er wegen Uebertretung des „Règlement sur la police des voitures et cochers à la gare de Martigny“ zu Fr. 5 Buße verurtheilt worden war. Die Uebertretung des Reglements bestand darin, daß sich Rekurrent auf der Plattform des Bahnhofs aufgestellt hat, was den Fuhrleuten untersagt ist. Die betreffende Vorschrift hat nach dem Berichte des Staatsraths von Wallis zum Zweck, die Reisenden vor Zudringlichkeiten der Kutscher und vor Unfällen, welche durch Fuhrwerke oder Pferde verursacht werden könnten, zu schützen.

Wir haben diesen Rekurs als unbegründet abgewiesen, indem wir dafür halten, daß die Vorschrift des genannten Reglements, im Interesse guter Ordnung auf dem Bahnhofs und zum Schutze der Reisenden aufgestellt, in die Kategorie derjenigen Verfügungen falle, welche nach Litt. c des Art. 31 der Bundesverfassung ausdrücklich vorbehalten sind, und mit dem Grundsatz der Gewerbefreiheit nicht im Widerspruch stehe.

Brodschau. Eine Gemeindebehörde im Kanton Uri hat zwei Bäker in eine Buße von je Fr. 10 verfällt, weil sie sich geweigert hatten, ihr Brod amtlich wägen zu lassen. Den gegen dieses Erkenntniß erhobenen Rekurs haben wir für unbegründet erklärt. Es handelte sich für uns dabei einzig um die Frage der Zulässigkeit einer amtlichen Kontrolle darüber, daß das Publikum beim Kaufe des Brodes das richtige Gewicht erhalte. In früheren Rekursen schon hat der Bundesrath diese amtliche Kontrolle vom Standpunkte der Bundesverfassung aus als zulässig erklärt. Sie gehört zu den unter Litt. c des Art. 31 ausdrücklich vorbehaltenen Verfügungen über Ausübung von Handel und Gewerben und ist

keine Beeinträchtigung des Grundsatzes, weil in ihr gar kein Hinderniß liegt, das Gewerbe des Brodbakens und Brodverkaufens zu betreiben. Wohl aber ist die amtliche Kontrolle über das Gewicht eines so nothwendigen und allgemeinen Lebensbedürfnisses des Publikums als polizeiliche Maßregel sehr gerechtfertigt.

Ausübung der Arzneikunde. Ein Kräutersammler in Locarno führte Beschwerde über einen Beschluß des Staatsraths von Tessin, durch welchen er mit seinem Gesuche um Ertheilung der Bewilligung zur Ausübung des Berufs eines „erborista simplicista“ abgewiesen worden ist; dieser Beschluß stützte sich auf die Vorschrift des allgemeinen Reglements des Kantons Tessin über Gesundheitspflege, wonach Niemand ohne gesetzliche Bewilligung irgend einen Zweig des ärztlichen Berufes ausüben darf und jene Bewilligung von einem Examen abhängig gemacht wird. Von der Erwägung ausgehend, daß der Beruf, für welchen Rekurrent die Bewilligung zur freien Ausübung im Kanton Tessin verlangte, in das Gebiet derjenigen wissenschaftlichen Berufsarten gehöre, deren Ausübung gemäß Art. 33 der Bundesverfassung von einem Ausweise der Befähigung abhängig gemacht werden darf, haben wir die Berufung an die Bundesbehörde gegen jene Entscheidung als nicht begründet erklärt.

Waffenhandel. Der Landrath des Kantons Uri hat unterm 29. Dezember 1876 mit Rücksicht auf die mit dem Bau der Gotthardbahn zusammenhängende Anhäufung von Arbeitern im dortigen Kanton folgende Verordnung erlassen:

1. Das Tragen „meuchlerischer“ Waffen bei öffentlichen Versammlungen und bei Zusammenkünften von Personen überhaupt, bei festlichen Anlässen, Märkten, Tänzen und Besuchen von Wirthshäusern ist für Bahnarbeiter im ganzen Kanton verboten.
2. Als solche Waffen sind zu betrachten: Stilete, Stokdegen, Dolche, spize Messer mit Federheft, Revolver, sowie überhaupt alle Waffen, welche für schwere Verwundungen geeignet sind und leicht sich verbergen lassen.
3. Das Ausstellen, sowie der Verkauf solchartiger Waffen soll im ganzen Kanton verboten sein.
4. Das verbotene Tragen solcher Waffen wird mit Fr. 5 bis 50 nebst Konfiskation der Waffe und bei schwereren Umständen mit Gefängniß bestraft.

5. Aussteller und Verkäufer solcher Waffen werden ebenfalls mit einer Buße von Fr. 5 bis 50 belegt, sowie im Wiederholungsfalle die verbotenen Waaren konfisziert.

Die von einem Waffenfabrikanten gegen die Art. 3 und 5 dieser Verordnung, als mit dem Schlußsatz des Art. 31 der Bundesverfassung nicht im Einklang stehend, geführte Beschwerde haben wir aus folgenden Erwägungen abgewiesen:

In Folge von bekannten Vorgängen unter den bei der Gotthardbahn im Kanton Uri beschäftigten Arbeitern sind außerordentliche polizeiliche Maßregeln als nothwendig erachtet worden, um der Wiederkehr ähnlicher Ausschreitungen so viel möglich vorzubeugen.

Zu diesen Maßregeln gehört auch das Verbot, Waffen, wie die in Art. 2 der vom Landrath des Kantons Uri unterm 29. Dezember 1876 erlassenen Verordnung genannten, auszustellen und zu verkaufen.

Das Verbot wäre freilich mit dem Grundsatz einer unbeschränkten Handels- und Gewerbefreiheit kaum vereinbar. In Art. 31 der Bundesverfassung ist indessen jener Grundsatz durch verschiedene unter Litt. a, b und c näher angegebene Vorbehalte ausdrücklich eingeschränkt.

Das vom Beschwerdeführer angefochtene Verbot gehört in die Kategorie der unter Litt. c des Art. 31 der Bundesverfassung vorbehaltenen Verfügungen und erscheint vom Standpunkte der öffentlichen Sicherheit aus, zumal bei den im Kanton Uri dermalen in Folge der Bahnarbeiten waltenden exceptionellen Verhältnissen, als außerordentliche Polizeimaßregel, als begründet. Wenn, wie im vorliegenden Falle, die Handels- und Gewerbefreiheit mit der öffentlichen Sicherheit kollidirt, so ist letzterer das Vorrecht einzuräumen. ●

Wirtschaftswesen. Einem Bürger des Kantons Luzern wurde sein Gesuch um Ertheilung eines Wirthschaftsrechtes abschlägig beschieden, weil gegen denselben zwei Kriminalklagen betreffend Betrug anhängig waren. Die gegen diesen Bescheid geführte Beschwerde haben wir abgewiesen, namentlich aus dem Grunde, weil uns der Standpunkt der luzernischen Regierung, wonach der Leumund des Rekurrenten bis zum Austrag der gegen ihn erhobenen Klage als zweifelhaft betrachtet werden müsse, ein durchaus berechtigter schien und die Bestimmung des luzernischen Wirthschaftsgesetzes, welche die Ertheilung einer Wirthschaftsberechtigung an die Bedingung knüpft, daß die die Berechtigung nachsuchende

Person einen guten Leumund genieße, mit Art. 31 der Bundesverfassung nicht im Widerspruch steht.

Die Regierung von Basel-Stadt hatte ein Gesuch um eine Wirthschaftsbewilligung abgewiesen, weil die Bewerberin ledig und erst 23 Jahre alt war. Die Ertheilung einer Wirthschaftsbewilligung an ein Frauenzimmer von so jungem Alter, wurde von der Regierung bemerkt, sei den dortigen Sitten zuwider und entspreche nicht dem § 7 der dortseitigen Wirthschaftsordnung, wonach darauf gesehen werden solle, ob die persönlichen Verhältnisse des Bewerbers sich für den Beruf eignen und für dessen gehörigen Betrieb die nöthige Gewähr bieten. Im Hinblick auf diese Bestimmungen sei in Basel ledigen Frauenzimmern noch nie die Bewilligung zum Wirthschaftsbetrieb ertheilt worden, zumal die Sittenpolizei in solchen Wirthschaften kaum gehandhabt werden könne. Der Bundesrath hat gefunden, daß die auf der cit. baslerischen Gesetzesbestimmung basirende Praxis nicht verfassungswidrig ist und deßhalb den Rekurs gegen die Verweigerung der Wirthschaftsbewilligung abgewiesen.

Ein in Basel niedergelassener Spanier führte darüber Beschwerde, daß ihm daselbst eine Wirthschaftsbewilligung verweigert worden sei. Wir haben die Beschwerde aus folgenden Erwägungen abweisen müssen:

1. Da zwischen der Schweiz und Spanien ein Vertrag nicht besteht, wonach den spanischen Staatsbürgern das Recht freier Niederlassung in der Schweiz zugesichert wäre, so hat der Bundesrath keine Befugniß, eine Kantonsregierung wider ihren Willen dazu anzuhalten, daß sie Spaniern die Ausübung eines nothwendig die Niederlassung voraussetzenden Gewerbes gestatte.
2. Es ergibt sich übrigens aus der Vernehmlassung der Regierung von Basel-Stadt, daß sie dem Rekurrenten keineswegs aus dem Grunde ein Wirthschaftspatent verweigert, weil derselbe nicht ein vergegenrechteter Ausländer ist, sondern nur deßhalb, weil bei der Betreibung der sog. „spanischen Weinhallen“ dort und anderwärts Uebelstände zu Tage getreten sind, welche der Regierung vom Standpunkte der Handhabung guter Ordnung aus die Ertheilung neuer Bewilligungen als nicht rathsam erscheinen lassen.

Der Regierungsrath des Kantons Aargau hatte einer Frau die ertheilte Bewilligung zum Betrieb einer Wirthschaft wieder zurückgezogen, weil über dieselbe im Kanton Luzern der Konkurs verhängt worden war. Auch das vom Ehegatten dieser Frau gestellte Gesuch um Uebertragung der Wirthschaftsbewilligung auf seine

Person wurde von der aargauischen Regierung abschlägig beschieden. Indem derselbe unter Anrufung von Art. 31 der Bundesverfassung gegen diesen Bescheid rekurrierte, beschwerte er sich gleichzeitig darüber, daß er zur Betreibung einer

Geschäftsagentur, welche er in Baden eröffnet hatte, von der Regierung des Kantons Aargau unfähig erklärt worden sei. Letztere begründete ihre Schlußnahme damit, daß Rekurrent im Kanton Zürich vergeltstagt sei. Die Folgen dieses Geltstages seien allerdings im Kanton Zürich nicht dieselben, welche der Konkurs im Kanton Aargau nach sich ziehe, indem dort nicht der Verlust der bürgerlichen Ehre damit verbunden sei. Die betreffende zürcherische Gesezesvorschrift sei jedoch für den im Kanton Aargau Niedergelassenen ohne Wirkung. Hier ziehe der Geltstag den Verlust der bürgerlichen Rechte nach sich, gleichviel, ob derselbe im Kanton Aargau oder in einem anderen Kanton ausgeführt worden sei. Rekurrent müsse also so behandelt werden, wie wenn er im Aargau vergeltstagt worden wäre. Die Frage nun, ob ein Vergeltstagter eine Geschäftsagentur betreiben dürfe, sei zu verschiedenen Malen sowohl von der Justizdirektion als vom Regierungsrathe verneint worden.

Beide Beschwerden haben wir abgewiesen und zwar gestützt auf folgende Erwägungen:

1. Rekurrent behauptet, daß der Beschluß des aargauischen Regierungsrathes, wonach ihm die Betreibung des Geschäftsagentenberufes, seiner Frau die Betreibung einer Wirthschaft verboten worden sei, sich gegen Art. 31 der Bundesverfassung, welcher die Freiheit des Handels und der Gewerbe gewährleistet, verstoße.
2. Es ist indessen daran zu erinnern, daß in Art. 31 ausdrücklich „Verfügungen über die Ausübung von Handel und Gewerben“ vorbehalten sind, sofern dieselben nur den Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit nicht beeinträchtigen. Es kann danach nicht zweifelhaft sein, daß es den Kantonen freisteht, die Ausübung gewisser Berufsarten von Bedingungen der Fachkunde oder auch des guten Rufes oder des Besizes der bürgerlichen Rechte abhängig zu machen.
3. Im Kanton Aargau ist nun, wie sich aus der Vernehmlassung der dortigen Regierung und aus den von ihr beigebrachten Gesezen und Verordnungen ergibt, das Recht zur Betreibung einer Wirthschaft in der That von dem Besiz der bürgerlichen Ehrenrechte und außerdem von dem Genuß eines guten Leumundes abhängig gemacht. Der im Kanton Luzern über die Ehefrau des Rekurrenten ergangene Konkurs, welcher unbe-

strittenermaßen den Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte zur Folge hatte, rechtfertigt danach vollständig die Maßregel der aargauischen Behörde, womit der Petentin das Wirthschaftspatent entzogen worden ist, und wenn sodann auch dem Rekurrenten die Uebertragung des Patentes auf seine Person verweigert wurde, so mag zwar das in dem Beschlusse des Regierungsrathes von Aargau hervorgehobene Motiv bestreitbar sein, weil der Konkurs, der über den Beschwerdeführer im Kanton Zürich erging, ihn seiner bürgerlichen Ehren und Rechte nicht beraubt hat; aber die dem Bundesrathe aus frühern amtlichen Verhandlungen bekannten Antecedentien des Rekurrenten wären geeignet, jene Weigerung, auch beim Wegfall des eben berührten Motivs, zu begründen.

4. Was die Beschwerde wegen der Untersagung des Geschäftsagentenberufs anbelangt, so besteht, nach Maßgabe der vorgelegten Akten, im Kanton Aargau die Norm, daß nur diejenigen diesen Beruf betreiben können, welche berechtigt sind, ihre Eintragung ins Rationenbuch zu bewirken; von diesem letztern Rechte aber sind, nach § 8 der regierungsräthlichen Verordnung vom 19. März 1857, solche Personen ausgeschlossen, welche im Rufe schlechten Haushaltes stehen. Wenn nun in praxi diese Bestimmung so verstanden wird, daß jeder Vergeltstagne, der nicht ausdrücklich rehabilitirt ist, unter dieselbe zu fallen habe, so kann dies schwerlich beanstandet werden, und da Rekurrent unwidersprochenermaßen im Kanton Zürich, wenn auch ohne Verlust der bürgerlichen Ehren und Rechte, vergeltstagt ist, so hat er, angesichts jener Bestimmung und der ihr durch die Praxis gegebenen Auslegung, keine Befugniß, die Schlußnahme des Regierungsrathes als unzulässig anzufechten.

Markt- und Hausirverkehr. Das bernische Gesez vom 27. November 1877 über den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Umherziehen (Hausiren) und das basellandschaftliche Gesez betreffend den Hausirverkehr, vom 2. April 1877, enthalten, jenes in § 3, Ziffer 2, dieses in § 1, Litt. b, übereinstimmend die Vorschrift, daß auch das Aufsuchen von Bestellungen bei andern als solchen Personen, welche mit dem betreffenden Artikel Handel treiben oder denselben in ihrem Gewerbe verwenden, unter den Begriff des „Hausirens“ falle, und sehen eine entsprechende Taxe (Bern monatlich Fr. 1 bis 200, Basel-Land Fr. 12 bis 150 jährlich) vor.

Ueber diese Bestimmungen führten Handelsleute aus den Kantonen Solothurn, Aargau, Basel und Neuenburg Beschwerde, indem sie geltend machten, daß dieselben:

1. dem im Art. 31 der Bundesverfassung gewährleisteten Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit zuwiderlaufen;
2. die Schweizer ungünstiger stellen als die Angehörigen des deutschen Reichs, indem nach Art. 9 des Handels- und Zollvertrages zwischen der Schweiz und dem deutschen Handels- und Zollverein vom 13. Mai 1869 (A. S. IX, 888) deutsche Kaufleute u. s. f., die in Deutschland zum Gewerbebetrieb berechtigt sind, in der Schweiz Bestellungen aufnehmen dürfen, ohne hiefür eine weitere Abgabe zu entrichten.

Die Frage, um welche es sich bei diesem Rekurse einzig handelte, ist die: ob es den Kantonen gestattet sei, die Handelsreisenden und Geschäftsleute, sofern sie mit oder ohne Waarenmuster bei Privaten (Nichtgewerbsgenossen) Bestellungen aufnehmen, mit Patenttaxen zu belegen.

Diese Frage ist vom Bundesrathe in einer Schlußnahme vom 11. September 1877 mit Bezug auf das Gesez des Kantons Luzern über den Markt- und Hausirverkehr *verneinend* beantwortet worden und zwar wesentlich gestützt auf Präcedenzfälle und Bundesbeschlüsse aus den Jahren 1859 und 1860. Nachdem aber seitens der Bundesversammlung bei Gelegenheit der Prüfung des Geschäftsberichts für 1877 darauf hingewiesen worden ist (Postulat Nr. 159 vom 28. Juni 1878), daß jener Entscheid an der Hand der Bundesverfassung von 1874 sehr anfechtbar und erneuerter Erwägung werth erscheine, mußte allerdings geprüft werden, ob nicht auf dem erst seit jenen Präcedenzfällen entstandenen neuen Boden die Sache eine andere Gestalt gewinne.

Es war demgemäß lediglich die Frage aufzuwerfen, ob ein kantonales Gesez, welches die Aufnahme von Bestellungen bei Privaten dem Hausirhandel gleichstellt und mit Patentsteuern belegt, dem Art. 31 der neuen Bundesverfassung gegenüber als haltbar erscheine oder nicht. Dieser Art. 31 nun gewährleistet allerdings die Freiheit des Handels und der Gewerbe, aber er behält dabei auch in unzweideutiger Weise (dem Bunde und den Kantonen) Verfügungen vor über Ausübung von Handel und Gewerben, sowie über Besteuerung des Gewerbebetriebes. Die einzige Schranke, welche in dieser Richtung gezogen wird, liegt in dem Schlußsaze, der bestimmt, daß solche Verfügungen dem Grundsaze der Handels- und Gewerbefreiheit nicht widersprechen dürfen.

Hieraus ergibt sich wohl zur Evidenz, daß allerdings ein absolutes Verbot des Gewerbebetriebes im Umherziehen und der Aufnahme von Bestellungen von Haus zu Haus sich gegenüber dem Art. 31 der Bundesverfassung nicht rechtfertigen ließe, weil dadurch unzweifelhaft der Grundsatz der Gewerbefreiheit in Frage gestellt wäre. Ebenso wird ein Besteuerungssystem, das, weil es übermäßige Taxen enthält, im Effekt einem Verbot gleichkäme, beanstandet werden können; aber soweit nur eine mäßige Patenttaxe, die den Gewerbebetrieb in keiner Weise verunmöglicht, in Frage liegt, kann von einem Widerspruch mit den Vorschriften von Art. 31 der Bundesverfassung nicht die Rede sein.

Würdigt man nun die beiden angefochtenen Gesetze, das des Kantons Bern und das des Kantons Basel-Landschaft, auf Grund obiger Erwägung, so kann vorab das letztere, das nur eine Taxe von Fr. 150 im Jahr im Maximum aufstellt, nicht beanstandet werden. Das bernische Gesetz dagegen enthält Taxbestimmungen (bis auf Fr. 200 per Monat), die unter Umständen, je nach der Anwendung, welche ihnen zu Theil wird, in der That zu einer faktischen Verunmöglichung des fraglichen Gewerbebetriebes führen könnten. Es liegt indessen kein Grund vor, das Gesetz als solches deshalb für unzulässig zu erklären; es wird genügen, wenn ausdrücklich der Vorbehalt gemacht wird, in gegebenen Fällen, wenn die Anwendung des Gesetzes die richtigen Schranken nicht einhalten sollte, daherige Beschwerden zu prüfen und nach Ermessen zu entscheiden.

Der in der Rekurseingabe enthaltenen Hinweisung auf die bestehenden Handelsverträge mit auswärtigen Staaten (insbesondere mit Deutschland) kann im vorliegenden Falle keine besondere Bedeutung beigelegt werden, da die Rekurrenten, als Schweizerbürger, sich lediglich auf die Vorschriften der Bundesverfassung berufen können. Von selbst versteht es sich, daß Auswärtige nicht besseren Rechtes sein dürfen als Inländer, aber es liegt angesichts der Bestimmungen, welche in verschiedenen deutschen Staaten diesfalls bestehen, sowie angesichts der Vorschrift von Art. 1, Absatz 2, des Niederlassungsvertrages mit Deutschland, kein Grund zu der Annahme vor, daß deutscherseits dem Handels- und Zollvertrage von 1869 eine Auslegung zu geben versucht werden sollte, bei welcher die angefochtenen Gesetze nicht bestehen oder ihre Vorschriften nicht auf deutsche Geschäftsleute Anwendung finden könnten.

Von diesem Entscheide haben wir auch der Regierung des Kantons Luzern Kenntniß gegeben. Damit betrachten wir das Postulat, mit welchem Sie, anlässlich der Behandlung unseres Ge-

schäftsberichtes vom Jahr 1877 in Betreff der von uns unterm 11. September der genannten Regierung über einige Bestimmungen des dortseitigen Gesezes über den Markt- und Hausirverkehr ertheilten Antwort, uns eingeladen haben, die bezüglichlichen Verhältnisse einer nochmaligen reiflichen Prüfung zu unterwerfen, beziehungsweise den getroffenen Entscheid in Wiedererwägung zu ziehen (s. Bundesbl. 1878, Bd. II, 892 u. ff.), als erledigt. —

Ein Obsthändler in Olten führte Beschwerde über eine Schlußnahme der Regierung von Solothurn, durch welche sein Gesuch, bei der Aarbrücke in Olten eine Krambude erstellen zu dürfen, abschlägig beschieden worden war. Er berief sich dabei darauf, daß ein Bürger von Olten bei jener Brücke unbeanstandet eine Verkaufsbude halten dürfe, so daß ein Fall von Nichtgleichstellung von Bürgern und Einsaßen vorliege. Aus dem von der Regierung erstatteten Berichte ging hervor, daß die Gemeinde von Olten im Interesse ungehinderten Verkehrs auf der Brücke die Entfernung aller Marktbuden von derselben verfügt, indessen einem alten Manne an einem Ende der Brücke einen kleinen Plaz für einstweilen und ohne Präjudiz für die Zukunft zur Aufstellung einer Bude eingeräumt hat.

In Erwägung, daß der von der Einwohnergemeinde in Olten aus Verkehrsrücksichten gefaßte und vom Regierungsrath genehmigte Beschluß betreffend die Räumung der Aarbrücke mit Bundesvorschriften nicht in Widerspruch steht und eine ungleiche Behandlung von Einwohnern und Bürgern nicht vorliegt, zumal in keiner Weise konstatiert war, daß die ausnahmsweise und unter Vorbehalt ertheilte Bewilligung nicht unter gleicher Voraussetzung auch einem Nichtbürger zugestanden worden wäre, haben wir die Beschwerde abgewiesen.

Kaminfegergewerbe. Die Regierung von Basel-Stadt hatte das Gesuch eines früheren Kaminfegers um Wiederaanstellung abgewiesen, weil derselbe die Stelle freiwillig aufgegeben, nachdem er sie längere Zeit vernachlässigt hatte, und zur Zeit genug Kaminfeger vorhanden seien, und weil, falls das Bedürfniß die Ausschreibung einer neuen Stelle erforderte, diese nur dem besten Bewerber ertheilt werden könnte.

Wir haben den gegen diesen Bescheid erhobenen Rekurs abgewiesen, weil durch die Kaminfegerordnung von Basel-Stadt dem Kaminfegerberuf, als einem Zweig der öffentlichen Sicherheitspolizei, ein amtlicher Charakter gegeben wird und hierin, wie wir bereits in einem ähnlichen Rekursfalle entschieden (Bundesbl. v. 1875, II, 536), keine Verletzung des Art. 31 der Bundesverfassung, auf den sich der Rekurrent berief, erblickt werden kann. Für eine solche

Stelle können danach die Grundsätze der uneingeschränkten Handels- und Gewerbefreiheit nicht angerufen werden; vielmehr liegt eine Beschränkung der Zahl der Ausübungsberechtigten in der Natur der Sache. Auch erscheint es als zweckmäßig, daß bei Anstellungen auf Fähigkeit und moralische Garantie Rücksicht genommen und Bewerber abgewiesen werden, die jenen Requisiten nicht entsprechen.

Verkauf von Spielkarten. Im Kanton Tessin wurde ein Handelsmann von einem Friedensgerichte um Fr. 390 gebüßt, weil in seinem Magazin 82 zum Verkauf bestimmte Kartenspiele vorgefunden wurden, während nach tessinischem Geseze das Recht zum Verkauf von Kartenspielen ausschließlich dem Staate zusteht und ohne Bewilligung des Staatsraths die Fabrikation, der Import und der Verkauf von Kartenspielen untersagt ist.

Die gegen dieses Erkenntniß erhobene Beschwerde haben wir als begründet erklärt.

Es liegt außer Zweifel, daß der Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit den Kantonen das Steuerrecht beläßt. Dies ist auch deutlich in Litt. c des Art. 31 der Bundesverfassung niedergelegt. Würde das tessinische Finanzgesez sich darauf beschränken, Fabrikation und Handel mit Kartenspielen zu besteuern, so wäre vom Standpunkt der Bundesverfassung nichts dagegen einzuwenden. Das Gesez erklärt aber, daß das Recht zum Verkauf von Kartenspielen ausschließlich dem Staate gehöre und verbietet, ohne Bewilligung des Staatsraths Kartenspiele zu fabriziren, zu importiren oder zu verkaufen. Fabrikation und Handel mit Kartenspielen sind somit Staatsmonopol.

Wenn Verfügungen über Besteuerung des Gewerbebetriebs den ezteren zum Monopol machen, so stehen sie im Widerspruch mit dem Schlußsaze des cit. Art. 31, laut welchem solche Verfügungen den Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit selbst nicht beeinträchtigen dürfen. Das Monopol hebt in Bezug auf den Gegenstand desselben die Handels- und Gewerbefreiheit auf und ist nur zulässig, wenn es bei Aufstellung des Grundsazes der Handels- und Gewerbefreiheit vorbehalten oder durch die öffentliche Wohlfahrt geboten ist. Keines von beiden ist in Bezug auf die Monopolisirung der Fabrikation und des Verkaufs von Kartenspielen der Fall; es können deßhalb die betreffenden Vorschriften des tessinischen Finanzgesezes vor Art. 31 der Bundesverfassung nicht bestehen.

Wir haben in Gemäßheit dieses Beschlusses den Staatsrath von Tessin eingeladen, für Restitution des vom Rekurrenten bereits erlegten Bußbetrages zu sorgen und die betreffenden kanto-

nen Vorschriften mit Art. 31 der Bundesverfassung in Einklang zu bringen.

Lotterieverbot. Unter Berufung auf Artikel 31 der Bundesverfassung beschwerte sich ein in Zürich niedergelassener Agent eines ausländischen Hauses über ein vom Bezirksgericht Zürich ausgefalltes und vom Obergericht daselbst bestätigtes Urtheil, durch welches besagter Agent wegen Uebertretung des Lotterieverbots zu Fr. 50 Buße und in die Kosten verfällt wurde.

Wir haben diese Beschwerde als unbegründet abgewiesen und zwar, weil das im Kanton Zürich bestehende Verbot des Kollektirens für auswärtige Lotterien an sich jedenfalls nicht als eine Verletzung der durch die Bundesverfassung gewährleisteten Handels- und Gewerbefreiheit betrachtet werden kann, und die Bestimmung am Schlusse des Artikels 35 der Bundesverfassung deutlich genug zeigt, daß Lotterien nicht unter diejenigen Gewerbe gehören, denen eine möglichst weitgehende Freiheit gesichert werden sollte. Die Frage konnte also nur die sein, ob dasjenige Geschäft, welches der Rekurrent als Beauftragter des ausländischen Hauses betrieben hat, unter den Begriff des im Kanton Zürich verbotenen Kollektirens für auswärtige Lotterien zu subsumiren sei oder nicht. Das Bezirksgericht Zürich sowohl als die Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich haben diese Frage bejaht, und es ist nicht Sache des Bundesrathes, zu prüfen, ob kantonales Recht im einzelnen Falle richtig angewendet oder ob eine vielleicht etwas kontroverse Frage richtig entschieden worden sei, wenn einmal feststeht, daß die Rechtsnorm selbst, um die es sich handelt, vom Standpunkte der Bundesverfassung aus keiner Beanstandung unterliegt.

Viehhandelspatent. Mehrere Viehhändler haben über das Gesez des Kantons Zürich betreffend den Viehverkehr, vom 1. Weinmonat 1855, wegen der Bestimmung, daß entweder angekauft Vieh erst nach vier Wochen wieder veräußert werden dürfe oder daß der Käufer, wenn er sich eine solche Beschränkung nicht gefallen lassen wolle, ein Viehhandelspatent zu Fr. 10. 20 erwirken müsse, Beschwerde geführt. Wir haben dieselbe abgewiesen, indem wir unserm Entscheide folgende Erwägungen vorangehen ließen:

Das zürcherische Gesez vom 1. Weinmonat 1855, auf welches die Bußenerkenntnisse gegen die Rekurrenten wegen Unterlassung der Lösung solcher Viehhandelspatente sich gründen, stellt den gesammten Viehverkehr unter sanitätspolizeiliche Aufsicht und enthält eine Reihe von Vorschriften, welche das Einschleppen oder die Verbreitung von Viehseuchen zu verhindern geeignet sind. Von

diesem Gesichtspunkte aus werden dann auch Diejenigen, welche den Viehhandel gewerbsmäßig betreiben wollen, zur Lösung eines Patentes verpflichtet.

Es entstand dann also die Frage, ob eine derartige Vorschrift sich gegen den in Art. 31 der Bundesverfassung gewährleisteten Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit verstößt. Die Frage aber mußte verneint werden. Der zitierte Artikel spricht jenen Grundsatz nicht in einer vorbehaltlosen und absoluten Weise aus, sondern macht unter Litt. b und c ausdrücklich einen Vorbehalt für sanitätpolizeiliche Maßregeln, für Verfügungen über Ausübung von Handel und Gewerben und für Besteuerung des Gewerbebetriebs, allerdings mit der Beschränkung, daß solche Verfügungen den Grundsatz der Gewerbefreiheit selbst nicht beeinträchtigen dürfen. Hievon aber kann bei der in Frage liegenden Vorschrift in dem Geseze des Kantons Zürich um so weniger die Rede sein, als die Taxe (Fr. 10. 20 für eine vierjährige Dauer des Patentes) sich innerhalb sehr mäßiger Schranken hält.

Transport von Dynamit. Die Regierung des Kantons St. Gallen theilte uns im Berichtsjahre mit, daß bedeutende Dynamit- sendungen von Isleten nach Feldkirch durch dortigen Kanton transitiren und daß von dem dortigen Landjägerkommando im Interesse eines sichern Transportes jenes gefährlichen Materials Anordnungen getroffen worden seien, die von ihr provisoirisch genehmigt worden und in Bezug auf welche sie zu erfahren wünschte, ob dieselben auch hierseits gebilligt werden. Gleichzeitig sprach die genannte Regierung den Wunsch aus, es möchte diese Angelegenheit von hier aus einheitlich geregelt werden.

Wir antworteten hierauf, es sei Sache der Kantone, Maßregeln betreffend den Transport von Dynamit aufzustellen. Anlässlich des einschlägigen Rekurses von Tessin (Bundesblatt 1876, Band I, S. 811) sei im Nationalrath der Erlaß eines Gesezes betreffend die Fabrikation von Explosivstoffen, besonders des Dynamits, angeregt, jedoch der Anregung keine Folge gegeben worden. Was nun die in St. Gallen getroffenen polizeilichen Anordnungen betreffe, so sei zu gewärtigen, ob gegen dieselben anher rekurriert werde. Erst im Rekursfalle könne sich der Bundesrath mit der Sache beschäftigen; eine allgemeine Billigung würde dem Entscheide über eine etwaige Beschwerde vorgreifen.

Vorkauf von Lebensmitteln. In Bezug auf den bei Ihnen erhobenen Rekurs des Gemeinderathes von Delsberg gegen unsern Beschluß vom 7. September 1877, mit welchem wir eine Beschwerde betreffend Vorkauf von Lebensmitteln für begründet erklärt haben,

sind die eidgenössischen Rätbe definitiv auf abweichenden Ansichten beharrt, indem der Ständerath am 21. Februar, 12. und 19. Dezember 1878 den Rekurs des Gemeinderathes als begründet erklärt, der Nationalrath aber unterm 9. und 16. Dezember denselben als unbegründet abgewiesen hat. Es hat demnach bei unserm Beschlusse sein Bewenden.

Revision der Handelsverträge.

1. Mit Frankreich. Der vor drei Jahren gekündigte und bereits zu wiederholten Malen prolongirte Handelsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich wurde am 19. März 1878 neuerdings verlängert und zwar bis Ende des Jahres (A. S. n. F. III, pag. 389). Wir giengen von der Ansicht aus, es werde das Jahr 1878 dazu benützt werden können, die Unterhandlungen über Abschluß eines neuen Vertrages anzubahnen und womöglich zu Ende zu führen. Das Handelsdepartement ermangelte daher nicht, zu wiederholten Malen bei der schweizerischen Gesandtschaft in Paris dahin zielende Anregungen zu machen. Allein der Erfolg daheriger Schritte der Gesandtschaft ist ein negativer. Die französischen Behörden waren im Berichtsjahre nicht geneigt, die Unterhandlungen aufzunehmen. Dieselben wollen vorerst den neuen Generaltarif festsetzen, bevor sie mit auswärtigen Staaten in Negotiationen über Revision der bestehenden Handelsverträge eintreten. Der Entwurf zu jenem Generaltarif wurde unterm 21. Jänner 1878 den Kammern vorgelegt und von diesen einer Kommission von 33 Mitgliedern zur Prüfung zugewiesen. Die Kommission hat ihre Arbeit damit begonnen, daß sie über folgende Fragen eine Enquête anordnete: Sind die Zollansätze des Entwurfes genügend, sollen sie ermäßigt oder erhöht werden und wie weit? Was ist von der Ersetzung der Werthzölle durch spezifische Zölle zu halten? Welche Meinung waltet in Bezug auf die Erneuerung der Handelsverträge, die Klausel der meistbegünstigten Nation und die temporäre Admission (Veredlungsverkehr)? Diese Enquête kam im Jahr 1878 nicht zum Abschluß.

Sodann waltet wohl auch bei der französischen Regierung die Absicht, nachdem der Generaltarif festgestellt sein wird, in erster Linie mit England und Italien über Handelsverträge zu unterhandeln.

Mit Rücksicht auf die Geschäftskrisis und die Schuzzollpolitik, welche in verschiedenen Staaten sich geltend macht, erschien in den Augen der Freunde von Handelsverträgen mit mäßigen Ansätzen der Moment für Aufnahme der Negotiationen überhaupt nicht geeignet.

So ist denn das Jahr 1878 seinem Ende nahe gekommen, ohne daß es gelungen wäre, die Unterhandlungen über einen neuen Vertrag in Gang zu bringen. Es blieb sonach nichts übrig, als entweder vom 1. Jänner 1879 an den Vertrag von 1864 definitiv außer Kraft treten zu lassen, oder dann eine abermalige Prolongation desselben zu vereinbaren. Im Interesse des Handelsverkehrs beider Länder erachtete man letzteres als wünschenswerth. Am 13. Dezember wurde der Vertrag wieder auf 12 Monate und zwar bis 1. Jänner 1880 verlängert (A. S. n. F. III, S. 660).

Man darf nun wohl erwarten, daß inzwischen ein neuer Vertrag zu Stande kommt, und daß der provisorische Zustand, welcher auf den Handelsverkehr sehr lähmend wirkt, einer definitiven Regelung Platz macht.

2. Mit Italien, und

3. Mit Rumänien sind Handelskonventionen abgeschlossen worden, über die wir Ihnen bereits eingehende Berichte erstattet haben. Wir beschränken uns hier darauf, auf dieselben zu verweisen (siehe Bundesblatt vom Jahr 1879, Bd. I, S. 302, betreffend Handelsvertrag mit Italien, und Bundesblatt vom Jahr 1878, Bd. II, S. 745, betreffend Handelskonvention mit Rumänien).

4. Mit Belgien. Die zwischen der Schweiz und andern Staaten abgeschlossenen und von keiner Seite gekündeten Handelsverträge sind von dem Gesichtspunkte aus einer Untersuchung unterworfen worden, ob in denselben Bestimmungen enthalten sind, welche der Inkrafttretung unseres neuen Zolltarifs hindernd in den Weg treten möchten. Zu diesen gehört Artikel XI des am 11. Dezember 1862 mit Belgien abgeschlossenen Vertrages, lautend: „Die schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtet sich, während der Dauer des Vertrages die Eingangs-, Ausgangs- und Durchfuhrzölle, wie solche in dem gegenwärtig in der Schweiz bestehenden Zolltarife festgesetzt und im Artikel IX des Vertrages für einige Artikel ermäßigt wurden, Belgien gegenüber nicht zu erhöhen.“

Wir waren deßhalb in der Lage, diesen Vertrag in Anwendung des Artikel XIII desselben zu künden.

Eine Untersuchung, ob neben dem Artikel XI noch andere Bestimmungen des Vertrages abzuändern seien und in welcher Weise die Abänderungen gemacht werden sollen, ist angeordnet und dem schweizerischen Handels und Industrieverein, sowie der Société intercantonale des industries du Jura durch das Handelsdepartement Gelegenheit gegeben worden, ihre Meinungen und Postulate geltend zu machen.

5. Mit dem deutschen Zoll- und Handelsverein. Dieser im Jahr 1869 abgeschlossene Vertrag ist ebenfalls, wie derjenige mit Belgien, von dem Gesichtspunkte aus geprüft worden, ob derselbe einer Revision zu unterwerfen sei. Der neue schweizerische Zolltarif enthält eine Reihe von Positionen, bei welchen in jenem Vertrage Zollfreiheit zugesichert ist. Dahin gehören: Abfälle, Münzgekrätz, Dünger, Kartoffeln, Obst und Trauben, Pflanzen, Grünfütter, Gartengewächse und Gemüse, Heu und Stroh, Kleie, Knochen und Klauen. Der Ein- und Ausfuhrzoll, welcher auf jenen Objekten gemäß dem neuen Zolltarife zu entrichten wäre, würde nach einer approximativen Berechnung per Jahr in zirka 40,000 Franken bestehen. Sowohl gegenüber Deutschland als gegenüber andern Nachbarstaaten, denen die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation zugesichert ist, können jene Zölle, solange der Vertrag mit dem deutschen Zoll- und Handelsverein in Kraft besteht, selbstverständlich nicht eingehoben werden. Wir haben den Vertrag deshalb nicht gekündet, weil wir annehmen, daß die Unterhandlungen über einen neuen Vertrag doch wieder zur Zollfreiheit der betreffenden Objekte führen werden, einerseits, und weil wir überhaupt nicht geneigt sind, ohne zwingende Gründe an den bestehenden Vertragsverhältnissen zu rütteln, andererseits.

Dagegen hat die deutsche Regierung wegen der in Aussicht genommenen allgemeinen Revision des deutschen Zolltarifes für nothwendig erkannt, am Schlusse des Jahres die Kündigung zu erklären, so daß derselbe mit Ablauf des Jahres 1879 außer Kraft zu treten hat. Gleichzeitig hat dieselbe die Hoffnung ausgesprochen, demnächst auch mit der Schweiz zu einer neuen Verständigung über eine vertragsmäßige Regelung der beiderseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zu gelangen. Der deutschen Regierung haben wir geantwortet, daß die Schweiz auch ihrerseits gerne bereit sei, zur Vereinbarung eines neuen Vertrages Hand zu bieten.

Für die künftigen Unterhandlungen werden vom Departemente die nothwendigen Vorbereitungen getroffen.

6. Mit Oesterreich. Mit dem im Jahre 1868 zwischen der Schweiz und Oesterreich abgeschlossenen Handelsvertrage geben sich die beiden vertragenden Theile die Zusicherung, in Beziehung auf Eingangs- und Ausgangs-Abgaben sich wechselseitig auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation zu behandeln. Konventionalzölle, welche Oesterreich mit andern Nationen vereinbart, finden somit auch auf die Waaren schweizerischer Provenienz Anwendung. Anlässlich der Revision des Generalzolltarifes hat Oesterreich seine Handelsverträge, mit welchen Konventionaltarife verbundene sind, gekündet, um bei jener Revision vollständig freie Hand

zu haben. Das Revisionswerk ist im Berichtsjahre vollendet worden. Viele Ansätze im neuen Generaltarif sind der Art, daß der Absatz ausländischer Erzeugnisse, auf welche dieselben sich beziehen, wesentlich erschwert, zum Theil gänzlich verunmöglich ist. Ueberdies ist ins Gesez, mit welchem der neue Tarif aufgestellt wird, die Bestimmung aufgenommen, daß Waaren, welche aus Staaten kommen, die österreichische und ungarische Schiffe oder Waaren österreichischer und ungarischer Provenienz ungünstiger behandeln als jene anderer Staaten, bei der Einfuhr außer dem im Tarife enthaltenen Zolle einem Zuschlage von 10 Prozent desselben, und wenn sie im Tarife als zollfrei erklärt sind, einem im Verordnungswege zu bestimmenden spezifischen Zolle von 5 Prozent des Handelswerthes der Waare unterliegen (Artikel III).

Diese Sachlage war für die schweizerische Industrie sehr beunruhigend. Die einzige Hoffnung, daß der Absatz nach Oesterreich in der Zukunft nicht zum größten Theil aufhören müsse, lag darin, daß Oesterreich mit andern Nationen Handelsverträge abschließt, die den Generaltarif wesentlich moderiren. Diese Hoffnung ist im Berichtsjahre nur theilweise in Erfüllung gegangen. Einzig mit Italien ist ein Vertrag mit Konventionaltarif zu Stande gekommen. Lezterer wird im schweizerischen Bundesblatt veröffentlicht. Die wesentlichsten schweizerischen Erzeugnisse, die Absatz nach Oesterreich gefunden haben — Baumwollgarne, Baumwollgewebe und Maschinen — sind in jenem für den Import in Oesterreich vereinbarten Tarife nicht inbegriffen, und es finden somit einstweilen auf dieselben die Ansätze des Generaltarif Anwendung.

Oesterreich hat im Berichtsjahre noch mit Frankreich und Deutschland Unterhandlungen geführt. Konventionaltarife sind aber bis jezt noch nicht zu Stande gekommen.

Wir haben Ihnen im vorjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir, als der Entwurf zum neuen österreichischen Generaltarif bekannt war, die Frage geprüft, ob unser Handelsvertrag mit Oesterreich nicht zu kündigen sei, und dieselbe wenigstens für einstweilen in negativem Sinne entschieden haben.

7. Mit Japan. Im Jahre 1871 hat die japanische Regierung die Absicht kundgegeben, dem Artikel 17 des im Jahre 1864 mit der Schweiz abgeschlossenen Handels- und Freundschaftsvertrags gemäß, den Vertrag einer Revision zu unterwerfen. Jener Artikel lautet:

„Es wird auch zugegeben, daß jeder der beiden hohen kontrahirenden Theile, nachdem er den andern wenigstens ein Jahr zum Voraus, vom 1. Heumonath 1872 an gerechnet, oder nach diesem Zeitpunkte wird benachrichtigt haben, die

Revision des gegenwärtigen Vertrages verlangen kann, um daran diejenigen Abänderungen oder Verbesserungen zu machen, welche durch die Erfahrung als nöthig sich erwiesen hätten.“

Auch den andern Staaten gegenüber, mit welchen Japan ähnliche Verträge abgeschlossen hat, ist die gleiche Absicht kundgegeben worden. Die japanische Regierung hat hierauf die Revision bis nach der Rückkehr einer nach Amerika und Europa abgeordneten Gesandtschaft verschoben und gab hievon den Vertragsstaaten Kenntniß.

Die Angelegenheit blieb bis im Jahre 1878 auf sich beruhen.

Nun hat Japan das Projekt der Vertragsrevision wieder aufgenommen und zwar in bestimmterer Form als im Jahre 1871. Laut einem an die europäischen Vertragsstaaten gerichteten Memorandum verlangt Japan die Revision zu einem dreifachen Zwecke:

Erstens um in den vollen Genuß der dem Reiche inhäerenden souveränen Rechte gesetzt zu werden, besonders hinsichtlich der Festsetzung von Vertragsbestimmungen und der Zolltarife; sodann um die Zolleinnahmen des Staates zu vermehren, und endlich um die inländische Industrie zu schützen.

Die japanische Regierung scheint nach dem Wortlaute jenes Memorandums der Ansicht zu sein, die Verträge einseitig und ohne Einwilligung der andern Kontrahenten abändern zu können. Als der diplomatische Vertreter Japans in Paris der schweizerischen Gesandtschaft daselbst erklärte, daß Japan den Vertrag abzuändern beabsichtige, wurde ihm vorläufig geantwortet, daß dieses einseitige Vorgehen nicht als thunlich erscheine, und daß zu einer Abänderung des Vertrages die Zustimmung beider Kontrahenten erforderlich sei. Die gleiche Antwort ist Japan auch von andern europäischen Vertragsstaaten ertheilt worden. Der Vertrag ist nicht auf eine bestimmte Dauer, sondern für alle Zukunft abgeschlossen. Laut dem oben aufgeführten Artikel 17 kann jeder der kontrahirenden Theile die Revision verlangen; Abänderungen aber bedürfen der Einwilligung beider.

Für das Jahr 1879 ist eine Konferenz von Abgeordneten Japans und der europäischen Vertragsstaaten in Aussicht genommen, um die Revision zu besprechen. Die Konferenz soll in London stattfinden. Auf die von der großbritannischen Regierung an uns gerichtete Einladung, an der Konferenz Theil zu nehmen, haben wir eine bejahende Antwort ertheilt.

Inzwischen hat das Handelsdepartement nicht ermangelt, die für die Revision nöthigen Vorarbeiten an die Hand zu nehmen. Vorab wird eine nähere Untersuchung darüber angestellt:

- 1) welche Artikel die Schweiz sowohl für den Export nach Japan als für den Bezug aus Japan besonders berühren, und
- 2) welches der Werth der betreffenden Artikel sei.

Das Resultat dieser Untersuchung wird der für die Revisionsunterhandlungen zu ertheilenden Instruktion als Grundlage dienen.

8. Die mit andern Staaten abgeschlossenen Handelsverträge gaben zu Revisionsverhandlungen keinen Anlaß und bestehen unverändert fort.

Am Schlusse dieses Berichtes über die Revision der Handelsverträge gereicht es uns zum Vergnügen, konstatiren zu können, daß der schweizerische Handels- und Industrieverein mit seinen schätzbaren Kräften das Handelsdepartement bei den ebenso schwierigen als wichtigen Arbeiten bereitwilligst unterstützt. Auch vom Vorstand der Société intercantonale des Industries du Jura sind uns einzelne Berichte eingegangen, die bei den Verhandlungen nützliche Verwerthung finden können.

Anstände im internationalen Verkehr.

1. Mit Frankreich. Eine Firma führte darüber Beschwerde, daß die französische Zollbehörde eine Waarensendung 5% höher taxirte, als sie deklariert war, obgleich der Ausweis geleistet worden sei, daß der Ankaufspreis kleiner sei, als der deklarierte Werth. Die höhere Taxation hatte die im Art. 17 des Handelsvertrages vorgesehenen Folgen (Zollnachzahlung und Tragung der Untersuchungskosten) zur Folge. Die französische Zollbehörde ertheilte auf die Beschwerde den Bescheid, daß sie sich um den Ankaufspreis nicht bekümmere. Die Waare könne bei einem Fallimente mit Rabatt oder von einem sich in Verlegenheit befindenden Fabrikanten gekauft oder auch geschenkt worden sein. Daraus folge noch nicht, daß dann der Importeur dieselbe zu dem Preise deklariren dürfe, auf den sie ihn zu stehen komme. Der Handelsvertrag verlange die Angabe des Werthes am Orte der Herkunft der Waare, unter Zuschlag der bis zum Eingangsorte entstandenen Transport-, Versicherungs- und Kommissionskosten (Art. 14). Im Streitfalle finde eine Expertise statt, wie es auch bei vorliegender Angelegenheit der Fall gewesen sei.

Die Bieler Industriegesellschaft stellte das Gesuch, die von der Schweiz nach Frankreich spedirten Uhren, welche eine stärkere Legirung enthalten als die nach der französischen Gesezgebung zuläßige, möchten unbeschnitten und ohne Strafindrohung zurückgelangen, damit dieselben ohne Umarbeitung nach andern Staaten exportfähig bleiben.

Nach den durch unsere Gesandtschaft in Paris eingezogenen Erkundigungen hätte das Gesuch bei den französischen Behörden angesichts der bestehenden gesetzlichen Vorschriften keine Aussicht auf Erfolg. Es wurde deßhalb davon abstrahirt, demselben weiter Folge zu geben.

Zu einer längern Verhandlung gab folgender Fall Anlaß:

Ein tessinisches Geschäftshaus versandte über Italien nach Lyon mehrere Collis Seidenwaaren von bedeutendem Werthe. Dieselben waren mit tessinischen Ursprungszeugnissen versehen. Die französische Zollstätte von Modane ließ die Collis nicht passiren, weil sie vermuthete, dieselben seien italienischen Ursprungs und müssen somit nach dem französischen Generaltarif, welcher zu jener Zeit gegenüber Italien angewendet wurde, verzollt werden. Die Untersuchung stellte wirklich heraus, daß die Vermuthung richtig war. Die Waaren wurden nämlich aus Italien in die Schweiz gesendet und sollten, nachdem von denselben der schweizerische Eingangszoll entrichtet war, als Schweizerwaaren zollfrei nach Lyon gehen. Auf schweizerischen Geweben von reiner Seide wird nämlich in Frankreich gemäß dem mit dem Handelsvertrage verbundenen Tarife kein Zoll enthoben. „Naturalisirte“ Waaren, d. h. fremde Waaren, für welche der schweizerische Eingangszoll entrichtet worden ist, können aber auf jene Zollfreiheit keinen Anspruch machen.

Das betreffende Geschäftshaus mußte deßhalb den Zoll nach Maßgabe des französischen Generaltarifes entrichten und wurde überdies von der kompetenten französischen Behörde bestraft. —

Gemäß Art. 15 und 16 des schweizerisch-französischen Handelsvertrages ist die Zollbehörde, wenn sie den deklarierten Werth zu niedrig findet, berechtigt, die Waaren gegen Zahlung des deklarierten Werthes mit einem Zuschlage von 5 vom Hundert selbst zu behalten oder aber die Schätzung der Waare durch Sachverständige zu verlangen. Findet letzteres statt, so ist vorab das Resultat der Schätzung abzuwarten. Auf Gesuche, schon vorher unsere Intervention eintreten zu lassen, ist jeweilen ein ablehnender Bescheid ertheilt worden, mit der Bemerkung, daß Reklamationen dann zu machen seien, wenn bei der Untersuchung Verhältnisse zu Tage getreten, oder bei der Entscheidung Grundsätze zur Anwendung gebracht worden sind, welche mit dem Wortlaute oder Sinn des Vertrages im Widerspruch stehen.

Seit einiger Zeit bezog Frankreich auf Gentianwasser einen Zoll von Fr. 35 per Hektoliter, während früher nur Fr. 15, wie beim Alkohol, bezahlt werden mußten. Gegen diese Erhöhung

wurde reklamirt, worauf die französische Zollbehörde den Zoll wieder auf den frühern Betrag von Fr. 15 herabsetzte.

In das Gesuch eines in Zürich wohnenden Vertreters der Davis'schen Nähmaschinenfabrik in New-York um Intervention betreffend Verzollung der Nähmaschinen in Frankreich, für welche die eigentlichen Maschinen aus New-York, die Gestelle und Tische aus Karlsruhe bezogen werden, wurde nicht eingetreten. Indem jene Gegenstände nicht schweizerische Erzeugnisse sind, steht uns auch nicht zu, uns in die Frage der Deklaration und Verzollung zu mischen.

2. Mit Dänemark. Eine Einfrage, ob Geschäftsreisende aus Staaten, die, wie die Schweiz, mit Dänemark Handelsverträge abgeschlossen haben, im letztern Staate ein Patent bedürfen, veranlaßte nähere Erkundigungen. Aus denselben ergibt sich Folgendes:

Für den Gewerbebetrieb von Ausländern in Dänemark ist die Verordnung vom 8. Juni 1839 maßgebend. Nach derselben muß jeder Ausländer (Handelsreisende), welcher in Dänemark Aufträge auf Waaren u. s. w. persönlich aufnehmen will, vor dem betreffenden Zollbeamten derjenigen Zollstelle, wohin er vom Auslande zuerst kommt, durch Attest seiner Heimatsbehörde (Magistrat oder Polizei) den Nachweis führen, ob er für eigene Rechnung oder für Rechnung Anderer, und in letzterem Falle, für welche Firma er Geschäfte zu betreiben beabsichtigt, resp. befugt ist. Hierauf wird ihm von der Zollbehörde gegen die Erlegung des Betrages von 160 Kronen ein auf seinen Namen lautender Gewerbeschein ausgefertigt, welcher vor seiner Benutzung der Polizeibehörde des betreffenden Ortes vorgezeigt werden muß, die den Schein ohne Kosten zu visiren hat.

Der Gewerbeschein gilt für ein Jahr vom Tage der Ausfertigung an gerechnet. In jeder Stadt, wo der Ausländer Handelsgeschäfte ausführen will, muß er den Gewerbeschein vorher sowohl dem Zollamte als der Polizei behufs Visirung vorzeigen, welche letztere kostenfrei geschieht.

Führt der Reisende Waarenmuster bei sich, so sind dieselben den Vorschriften gemäß zu verzollen. Außerdem müssen sowohl diese Muster, als auch Probebücher, Musterkarten u. s. w., welche der Reisende mitbringt, bei dem ersten Zollamte vorgezeigt werden, damit dasselbe eine Bemerkung über Beschaffenheit und Menge der Muster u. s. w. in den Gewerbeschein eintragen kann.

Der Ausländer, welcher in Dänemark Geschäfte ohne Gewerbeschein betreibt, hat im Betretungsfalle außer dem Betrage für den

umgangenen Gewerbeschein (160 Kronen) eine Strafe von 64 Kronen für das erste Mal, 96 Kronen für das zweite Mal und 128 Kronen für das dritte Mal zu erlegen. Macht er sich das vierte Mal einer solchen Uebertretung schuldig, verfällt er in eine abermalige Geldstrafe von 128 Kronen, verliert das Recht, Geschäfte in Dänemark ferner zu betreiben und wird auf Veranstalten der Polizei außer Landes gebracht. — Waarenproben, die nicht in vorgeschriebener Weise vorgezeigt sind, werden konfisziert. — Will ein Reisender — nachdem er ohne Gewerbeschein betroffen ist und den Betrag für den umgangenen Gewerbeschein (160 Kronen) nebst Geldbuße gezahlt hat — den Geschäftsbetrieb fortsetzen, so muß er vorher erst einen Gewerbeschein lösen, also noch 160 Kronen zahlen. Sonstige Uebertretungen gegen die gedachten Bestimmungen werden mit einer Geldstrafe von 16 Kronen geahndet.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß der Gewerbeschein auf eine bestimmte Person lautet und deren eigenhändige Namensunterschrift enthält; selbstverständlich ist auch die betreffende Firma in dem Schein namhaft gemacht. Soll in Krankheits- oder Todesfällen der Gewerbeschein auf einen Stellvertreter übertragen werden, so ist ein Gesuch bei dem königlich dänischen General-Zolldirektorat einzureichen, welchem Gesuche das obengedachte Attest für den Stellvertreter und die beglaubigte ärztliche Bescheinigung oder ein auf den Fall Bezug habendes anderweitiges Dokument beizufügen ist.

3. Mit Spanien. Für die Ursprungsscheine, mit welchen die Waarensendungen nach Spanien begleitet sein müssen (v. Geschäftsbericht pro 1877, B.-Bl. 1878, II, pag. 83), hat die spanische Regierung einen neuen Beschluß gefaßt, der im Bundesblatt vom Jahr 1878, III, pag. 768, publizirt worden ist.

Die vom Handelsdepartement über die Frage, ob diese Ursprungszeugnisse nicht wegfallen, nachdem zwischen Frankreich und Spanien eine Handelskonvention abgeschlossen worden ist, nach welcher die Waaren französischer Provenienz ebenfalls die mäßigeren spanischen Zölle zu entrichten haben (B.-Bl. vom Jahr 1877, III, pag. 516), eingezogenen Erkundigungen führten zu einem negativen Resultate.

Konsulatsberichte.

Die von nachstehenden schweizerischen Konsulaten eingegangenen Jahresberichte sind gedruckt und dem Bundesblatte beigelegt worden:

1) Von Konsulaten in Europa.

- a. Belgien: Antwerpen, Brüssel.
- b. Deutschland: Hamburg, Bremen, Stuttgart.

- c. Frankreich: Havre, Nantes, Bordeaux, Nizza, Lyon, Nancy, Marseille.
- d. Großbritannien: London, Liverpool.
- e. Italien: Mailand, Venedig, Genua, Livorno, Neapel, Messina.
- f. Niederlande: Amsterdam, Rotterdam.
- g. Oesterreich: Buda-Pest.
- h. Rußland: St. Petersburg, Odessa, Riga, Warschau.
- i. Schweden und Norwegen: Christiania.
- k. Spanien: Madrid.

2) Von außereuropäischen Konsulaten.

- a. Nordamerika: Philadelphia, Washington, Charleston, New-Orleans, St. Louis, Chicago, St. Francisco.
- b. Brasilien: Bahia, Campinas.
- c. Chili: Valparaiso.
- d. Australien: Melbourne, Sydney.
- e. Asien: Manilla, Yokohama, Hiogo und Osaka.
- f. Afrika: Algier, Oran, Port-Louis (Insel-Mauritius).

Es ist nicht zu verkennen, daß bei Abfassung einer Anzahl von Berichten ein Zirkular, mit welchem das Handelsdepartement sämtliche Konsulate auf die Bemerkung der Geschäftsprüfungskommission pro 1877 über die Konsulatsberichte aufmerksam gemacht hat (v. B.-Bl vom Jahr 1877, II, pag. 858), seine Wirkung nicht verfehlt hat. Indessen sind immer noch von einigen Konsulaten Berichte eingegangen, die wegen Dürftigkeit des Inhalts und mangelhafter Form bei Seite gelegt werden mußten.

Rheinschiffahrt.

Die Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein und zwar von Neuhausen bis zur Grenze unterhalb Basel (v. B.-Bl. vom Jahr 1878, II, pag. 88) bildet schon seit mehreren Jahren Gegenstand von Verhandlungen mit dem Großherzoglich Badischen Ministerium und den Regierungen der beteiligten Kantone Zürich, Aargau, Basel-Stadt und -Landschaft. Auch im Berichtsjahre hat die Angelegenheit ihre Erledigung noch nicht gefunden, ist indessen derselben nahe gerückt. Die Großherzoglich Badische Regierung übermittelte den Entwurf zu einer Uebereinkunft bezüglich des Wasserverkehrs auf jener Rheinstrecke und gleichzeitig den Entwurf zu einer Floßordnung mit dem Vorschlage, dieselben auf einer Konferenz zu prüfen und definitiv festzusetzen. Das Handelsdepartement hat die

Entwürfe den beteiligten Kantonsregierungen mitgeteilt, mit Abgeordneten dieser letztern geprüft und die Instruktion vorbereitet, welche der schweizerischen Abordnung für die Konferenz mit der Großherzoglich Badischen Regierung mitzugeben ist. Voraussichtlich wird auf der Konferenz ein Einverständnis über die Entwürfe erzielt, worauf diese den beteiligten Kantonen zur Ratifikation vorgelegt werden können. Die Angelegenheit dürfte demnach im Laufe des nächsten Jahres erledigt werden.

Ausstellungen.

Ueber die im Jahre 1878 in **Paris** abgehaltene internationale Ausstellung legen wir Ihnen einen separaten Bericht vor.

Es wurde uns die Mittheilung gemacht, daß schon für die nächste Zukunft wieder eine internationale Ausstellung und zwar in **Mailand** abgehalten werden soll. Dem schweizerischen Konsulate daselbst wurde deshalb die Instruktion ertheilt, bei gegebenem Anlaß sich dahin auszusprechen, daß, nachdem innerhalb weniger Jahre 3 solche Ausstellungen (Wien, Philadelphia und Paris) abgehalten worden seien, die Schweiz nicht geneigt wäre, in nächster Zukunft schon wieder an einer ähnlichen Ausstellung sich zu betheiligen.

Im nächsten Jahre wird eine internationale Ausstellung in **Sydney** (Australien) abgehalten. Wir beschränkten uns darauf, dem Publikum durch das Bundesblatt von derselben Kenntniß zu geben (siehe B.-Bl. vom Jahr 1878, IV, S. 561). Von einer amtlichen Organisation der Betheiligung an derselben haben wir abstrahirt.

In **Brüssel** ist vom 20. August bis 15. Oktober 1878 die alle drei Jahre wiederkehrende allgemeine Kunstausstellung abgehalten worden. Da an derselben auch ausländische Künstler konkurriren konnten, hat das Handelsdepartement die Abhaltung der Ausstellung durch das Bundesblatt (vom Jahr 1878, III, pag. 355) publizirt.

Vollziehung des Bundesgesetzes über die Arbeit in den Fabriken.

Das Bundesgesetz betreffend die Arbeit in den Fabriken trat mit dem 1. Januar 1878 im Wesentlichen (siehe den letztjährigen Geschäftsbericht) in Kraft und das abgewichene Jahr bildet sonach diejenige Periode, in welcher die Bundesbehörden diese ganz neue Art ihrer Thätigkeit in möglichst zweckmäßiger Weise zu begründen

und zu organisiren hatten. Noch im Laufe des Jahres 1877 war ein erster, einleitender Schritt gethan worden, indem den Kantonsregierungen aufgegeben wurde, bis Ende Januar 1878 ein möglichst vollständiges Verzeichniß der auf ihren Gebieten bestehenden gewerblichen Anlagen einzureichen. Man wollte hiedurch die erste, wenn auch nur vorläufige Kenntniß des gesammten vorliegenden Arbeitsfeldes gewinnen und glaubte das Material insbesondere bei Behandlung der Frage, wie das Inspektorat zu organisiren sei (Art. 18 des Bundesgesetzes), nicht entbehren zu können. Leider gingen die Verzeichnisse von wenigen Kantonen in der bestimmten Frist, von den meisten sehr viel später ein und zudem wurden manche Fragebogen so mangelhaft ausgefüllt, daß eine Rücksendung des Eingelangten behufs richtiger Ausfüllung nothwendig wurde. So kam es, daß selbst Anfangs Mai noch kein vollständiges Verzeichniß der Fabriken sämmtlicher Kantone, begleitet von den Gutachten der Kantonsregierungen, vorhanden war, und wir haben die Ueberzeugung gewonnen, daß auch heute noch in Folge falscher Auffassung der gesetzlichen Vorschriften oder Vergeßlichkeit und Sorglosigkeit einzelner mit den Erhebungen beauftragten Personen unsere Verzeichnisse nicht auf gänzliche Vollständigkeit oder Richtigkeit Anspruch machen können.

Inzwischen suchte der Bundesrath, durch die Aeüßerungen von zwei Kantonsregierungen dazu veranlaßt, mittelst Kreisschreiben vom 25. Januar (Bundesblatt 1878, I, 123) eine den Intentionen des Fabrikgesetzes entsprechende und gleichmäßige Behandlung der Genehmigung der Fabrikordnungen anzubahnen und verlangte namentlich Vorschriften, die eine ungehemmte Meinungsäußerung der Arbeiter über die aufzustellenden Reglemente ermöglichten. Immerhin behielt er eine definitive Regelung dieses Punktes sich vor, bis auf den Zeitpunkt, wo das eidgenössische Inspektorat bestellt sein und sich genügend orientirt haben werde, um zu einer bestimmten Normirung dieser Verhältnisse zu gelangen.

Am 22. Februar ernannte das Handelsdepartement eine Expertenkommission, bestehend aus Männern, die durch ihre bisherige amtliche Thätigkeit, durch das Leben inmitten industrieller Central- oder durch sonstige Sachkunde dazu berufen erschienen, mit ihm die wichtigsten Vorfragen zu erörtern, insbesondere die nähere Ausscheidung derjenigen Etablissements, welche dem Fabrikgesetz zu unterstellen seien und die Frage, wie das Inspektorat zu organisiren und ins Leben einzuführen sei. Der Zusammentritt dieser Kommission wurde erst am 15. April möglich und auch dann war das zu Grunde zu legende Material noch nicht vollständig gesammelt und die Sichtung und Zusammenstellung erst für einen Theil der Kantone möglich geworden.

Auf Grund der Berathungen derselben haben wir die Gesichtspunkte aufgestellt, welche bei der Frage, ob eine industrielle Anstalt als Fabrike zu betrachten sei, maßgebend sein sollen, und sodann dieselben den Kantonsregierungen mitgetheilt.

Wir lassen hier das Wesentliche jenes Beschlusses folgen.

Im Zweifelsfalle, was Handwerks- oder Kleinbetrieb, oder aber Fabrik sei, fällt zuvörderst in Betracht die Rücksicht auf die Gefahr für Leben und Gesundheit der Arbeiter. Wenn die allgemeinen Requisite des Gesezes (Art. 1) zutreffen, so erscheint die Bezeichnung als Fabrik überall gerechtfertigt, wo die Natur der Beschäftigung eine besonders anstrengende, für die Gesundheit des Arbeiters, insbesondere bei Uebermaß von Arbeitszeit, bedenkliche ist, und es fällt bei Geschäften dieser Art nicht in Betracht, ob die Zahl der Arbeiter eine größere oder geringere sei; dagegen ist Rücksicht darauf zu nehmen, ob dabei jugendliche Arbeiter zur Verwendung kommen oder nicht. Wo es der Fall ist, erscheint es doppelt angezeigt, das Geschäft dem Gesez zu unterstellen.

In Anwendung dieses Grundsazes werden auch Gewerbe unter das Gesez gezogen, welche zwar zu einem guten Theil im Freien oder doch nicht in völlig geschlossenen Räumen betrieben werden, bei denen aber für denjenigen Theil der Arbeiter, die an den geschlossenen Raum gebunden sind, besondere Schädlichkeiten bestehen (z. B. Rothfärbereien, Cementfabriken).

Ebenso sind verschiedene Gewerbe unter das Gesez zu stellen, welche zwar in vielen Fällen als Handbetrieb sich darstellen, und die selbst nur während einer kürzern oder längern Periode des Jahres wirklich betrieben werden, bei denen aber die nur durch Unterstellung unter das Gesez zu beseitigende Gefahr besteht, daß die Arbeiter, insbesondere die Kinder und jungen Leute, in übertriebener und gesundheitsschädlicher Weise zur Nacharbeit angehalten werden, oder bei denen auch in anderer Weise die Gesundheit Schaden leidet (Strohflechtereien, Tabak- und Cigarrenfabriken, Appreturen, Elastiquefabriken).

Ferner fällt in Betracht die Art und Ausdehnung des Betriebes. Uebergänge vom Handwerk zum Großbetrieb kommen besonders seit der stets allgemeiner werdenden Anwendung von durch mechanische Motoren bewegten Maschinen immer häufiger vor, und es sind solche Großbetriebe, wo mit mechanischen Motoren gearbeitet und eine größere Zahl von Arbeitern beschäftigt wird, den Fabriken zuzuzählen, wie die größern Holzbearbeitungswerkstätten aller Art, Maschinen- und mechanische Werkstätten, Anstalten, wo Eisen, Thon oder andere Rohstoffe verarbeitet werden, also z. B. Ziege-

leien, Hafnereien, Spinnereien und solche Bleichereien, wo in geschlossenen Räumen mit Maschinenbetrieb und mit Hilfe von Chemikalien gebleicht wird.

Der Umstand, wie die Lohnverhältnisse geregelt sind, ob Tag oder Wochen- oder Jahrlohn bezahlt wird, ob der Arbeiter Kost und Wohnung vom Arbeitgeber erhalte oder nicht, entscheidet in Beziehung auf die Qualifikation als Fabrik nichts.

Zu den Industrien, wo die Grenze zwischen Haus- und Fabrikindustrie äußerst schwer zu ziehen ist, gehört die Maschinenstickerei. Hier gilt folgende Grenzlinie: Wenn nicht ausschließlich Familiengenossen beschäftigt sind, also auch gemietete Arbeitskräfte mitwirken, ist jede Stickerei mit 3 und mehr Stühlen als Fabrik zu betrachten.

Gleiche Schwierigkeiten der Grenzbestimmung bestehen bei den Mühlen, Bierbrauereien und Gerbereien, die unter das Gesez fallen, sobald sie den ausgesprochenen Charakter des Großbetriebs an sich tragen; bei den Leuchtgasfabriken, die ebenfalls als Fabriken gelten sollen, wenn sie nicht bloße Accessorien von Gasthöfen und ähnlichen Anlagen sind, welche nicht selbst zu den Fabriken gehören. Buchdruckereien und Lithographien wurden vorläufig noch nicht unter die Fabriken eingereicht. Ebenso wurden aus dem Gebiete der Uhrenindustrie die sogenannten Comptoirs behandelt, wo der Herr des Geschäfts oder sein Stellvertreter die Arbeiten disponirt und die eingehenden entgegennimmt, sowie die Ateliers, wo eine große Anzahl von Uhrmachern sich zusammenfindet, aber jeder für sich eine besondere Arbeit und zwar ausschließlich mit seiner Hand und mit seinen speziellen kleinen Instrumenten verrichtet. Wohl aber fallen unter das Gesez die eigentlichen Uhrenfabriken, wo entweder das Rohwerk der Uhr ganz oder theilweise fertig erstellt oder einzelne Uhrenbestandtheile im Großen hergestellt werden. Die Bergwerke schließlich wurden nicht unter das Fabrikgesez gestellt, obwohl in diesen, in der Schweiz freilich wenig zahlreichen Etablissements mancherlei sanitärische Schädlichkeiten vorkommen, weil das Requisit des „geschlossenen Raumes“ nicht zutrifft, ohne daß man zu künstlichen Auslegungen seine Zuflucht nimmt.

Es wurden jedoch alle Entscheidungen, welche auf diese Grundlinien basirend getroffen wurden, als provisorische erklärt, da die Grundlage des Urtheils eine vielfach ungenügende und mangelhafte ist, und erst die Begehung der einzelnen Etablissements durch sachkundige Inspektoren den vollen und richtigen Einblick in die Natur und Betriebsweise verschaffen wird, der zu einer gründlichen und konsequenten Lösung der Frage erforderlich ist.

In gleicher Weise wurden auch die Beschlüsse des Bundesrathes vom 29. März und 16. April, 21. Juni, 13. und 26. Juli als provisorische erklärt, durch welche Gestattung der in Art. 13, Absatz 3, Art. 14 und Art. 16, Absatz 3 vorgesehenen Ausnahmen erfolgte.

In allen Fällen würde eine ausführliche Begründung der gestellten Gesuche und Begutachtung derselben durch die Kantonsregierungen verlangt. Diese letztern gründeten ihrerseits die abgegebenen Meinungsäußerungen auf die eingeholten Berichte der Orts- oder Bezirksbehörden, von Fabrikinspektoren oder andern Experten, theilweise auch von Sanitätsbehörden, während das Departement seinerseits in einzelnen Fällen ebenfalls Experten zur Begutachtung der Gesuche berief.

Die ertheilten Bewilligungen wurden erlangt von:

- 1) Papier- und Holzstofffabriken,
- 2) Glasfabriken,
- 3) Eisenwerken,
- 4) Thonwaarenfabriken,
- 5) Gasfabriken,
- 6) einzelnen Fabriken verschiedener Branchen.

Ein großer Theil jener Bewilligungen bezieht sich einzig auf die Arbeit, welche für die Unterhaltung kontinuierlicher Feuerungen oder für die chemischen Prozesse nöthig ist.

Die vorhin angedeutete Nothwendigkeit der Verschiebung grundsätzlicher Entscheide drängte zur Beschleunigung der Organisation des Inspektorates. Es erhob sich hiebei zu allervörderst die Frage, ob dieselbe bereits eine definitive sein solle, oder ob als vorbereitende Maßregel sich empfehlen würde, durch eine oder mehrere Kommissionen die industriellen Bezirke verschiedener Art bereisen zu lassen und unter Zuratheziehung der dabei gemachten Wahrnehmungen und Erfahrungen erst später zu definitiven Bildungen vorzuschreiten. Sollten aber sofort ständige Inspektoren aufgestellt werden, so fragte es sich, ob dieselben als Kollegium gemeinsam funktioniren sollen, oder als Einzelinspektoren innerhalb gewisser Cirkumskriptionen, wobei ihnen vorbehalten wäre, nöthigenfalls die erforderlichen Fachmänner, im Gebiete der Hygiene, Mechanik, Chemie etc., sich beizugesellen.

Für alle diese Ansichten wurden in der vorberathenden Kommission eine Reihe von Gründen geltend gemacht. Während die Einen sich vornehmlich von der Erwägung leiten ließen, daß in einem Kollegium sowohl die hygienisch-physikalisch-chemische, als auch die mechanisch-technische Seite vertreten sein könnte,

während schwerlich je Ein Inspektor beiden Richtungen zu genügen vermöchte, wurden von den Andern Bedenken wegen der großen Komplirtheit und Kostspieligkeit eines so organisirten Instituts erhoben und darauf hingewiesen, daß die Einrichtung keine so definitive zu sein brauche, als daß nicht Ergänzungen eintreten könnten, wenn deren Nothwendigkeit im Lauf der Zeit sich ergeben sollte.

Das Departement überzeigte sich überdieß, daß es fast unmöglich sein würde, geeignete Leute zu finden, die für 1 bis 2 Jahre die gewohnte Beschäftigung verlassen würden, um das weitschichtige Geschäft der Gesamtinspektion zu übernehmen, ohne feste Aussicht auf eine dauernde Anstellung, und daß es viel leichter sein werde, nachdem man einstweilen so viele ständige Inspektoren angestellt, als jedenfalls auch für später erforderlich sein werden, je nach den Bedürfnissen, die sich durch die erste Inspektion herausstellen und mit Berücksichtigung der von den einzelnen Inspektoren vorzugsweise vertretenen Fächer, eine Kompletirung des Inspektionspersonals vorzunehmen.

Es schlug demgemäß einstweilen die Ernennung von drei ständigen Inspektoren vor, eine Zahl, die es als das absolute Minimum betrachtete.

Wir gelangten, in Erwägung aller Gründe, schließlich dazu, von einem Provisorium absehend, drei Einzelinspektoren mit bestimmten zugetheilten Bezirken in Aussicht zu nehmen, allerdings mit der Rücksicht in Auswahl der zu berufenden, daß dieselben, soweit irgend thunlich, den verschiedenen vorerwähnten Gebieten angehören und vereint ein Kollegium bilden sollten, dessen sich das Departement zur Begutachtung der verschiedenartigsten, bei Durchführung des Fabrikgesetzes auftauchenden, Fragen bedienen könne. Diese Befähigung der Inspektoren in verschiedener Richtung wird auch ermöglichen, daß dieselben im Fall des Bedürfnisses sich gegenseitig zuziehen und ergänzen können, so daß nur ausnahmsweise noch eine Zuhülfenahme von Experten nothwendig ist. Es wurde zudem festgestellt, daß einige hervorragende und charakteristische Etablissements aus jeder der Hauptbranchen unserer Industrie gemeinsam zu besuchen seien, damit die Inspektoren hier gemeinschaftlich ihre Beobachtungen anstellen, ihre Ansichten austauschen, und sich den Grundstok von Erfahrungen, an deren Hand die Aufgabe weiter zu verfolgen wäre, erwerben und endlich in eine wenigstens annähernd gleichmäßige Erfassung ihrer Thätigkeit hineinwachsen.

Aus der sehr beträchtlichen Zahl der Bewerber wurden nachfolgende Herren gewählt:

1) F. Schuler, Arzt in Mollis (Glarus), seit 11 Jahren Fabrikinspektor seines Heimatkantons.

2) Nationalrath W. Klein in Basel, während mehrerer Jahre Mitglied der dortigen Regierung und Chef des Sanitätsdepartements und als solcher vertraut mit den Basler Fabrikverhältnissen, namentlich in sanitärischer Beziehung.

3) E. Nüsperli von Neuveville (Bern), seit 12 Jahren technischer Leiter und Mitbesizer einer Maschinenbauanstalt daselbst.

Vom Momente dieser Wahl an erfolgte fast jede weitere Aktion des Departements zur Vollziehung des Fabrikgesetzes in Verbindung mit dem Inspektorat. Alles Uebrige beschränkte sich auf die Erledigung untergeordneter Anstände; alle grundsätzlichen Entscheidungen wurden, soweit irgend möglich, auf den Zeitpunkt der Vollendung der gemeinsamen Inspektionen verschoben.

Von den vom Fabrikgesetz vorgesehenen allgemeinen Verordnungen war eine, deren Erlaß jetzt schon als zweckmäßig sich herausstellte: die Vorschriften bezüglich Erstellung von Arbeiterlisten. Ferner erschien dem Departement unerlässlich, daß von vorkommenden Körperverletzungen oder Tödtungen nicht nur die resp. Kantonsregierungen Kenntniß erhalten, sondern auch der dem betreffenden Kreis vorgesetzte Fabrikinspektor, theils zu allgemeinen statistischen Zwecken, theils aber auch, um je nach Umständen Nachschau halten und allfällige Mißstände abstellen zu können.

Vor Aufstellung bestimmter Regulative wurden die Ansichten der Kantonsregierungen eingeholt und denselben möglichst Rechnung getragen. Wir gelangten in Bezug auf den ersten Punkt zur Aufstellung eines Formulars, welches folgende Rubriken enthält:

1. Geschlechts- und Vorname.
2. Heimat.
3. Wohnort.
4. Geburtsdatum.
5. Spezielle Art der Beschäftigung.
6. Datum des Eintritts.
7. Datum des Austritts.
8. Datum des Todes (wenn vor dem Austritt erfolgt).
9. Bemerkungen.

Auch für die Anzeige von Verletzungen wurde ein Formular adoptirt, welches aus zwei Hälften und je zwei Abtheilungen besteht, von welch' ersteren die eine in den Händen der kantonalen Behörden zurückbleibt, während die andere, nachdem sie ebenfalls ausgefüllt worden, ohne Begleitschreiben dem Fabrikinspektor zugesandt wird und zwar die obere Abtheilung sofort, die untere, sowie der Ausgang des Falles bekannt ist.

Die eine Hälfte des Formulars enthält folgende Angaben:

N^o _____

Ort: _____ Kanton: _____

Firma: _____

Art der Fabrik: _____

Name des Verletzten: _____

Geburtsjahr desselben: _____

Spezielle Beschäftigung: _____

Verletzt durch: _____

Art der Verletzung: _____

Datum derselben: _____

Datum und Unterschrift: _____

N^o _____

Name des Verletzten: _____

Ausgang des Falles: _____

Der Tod erfolgte den _____

Gänzliche Arbeitsunfähigkeit _____

Zeitweise Arbeitsunfähigkeit vom _____ bis _____

Datum und Unterschrift _____

Für die erste Gesamttinspektion hat das Handelsdepartement den Fabrikinspektoren folgende spezielle Anleitung mitgegeben :

I. Die erste Gesamttinspektion hat zum Zwecke, eine möglichst allseitige und gründliche Kenntniß der bestehenden Fabriken und ihrer Betriebsweise zu gewinnen, insbesondere aber sich genaue Rechenschaft darüber zu geben, in welchen Richtungen die dermaligen Zustände sich von den durch das Gesez aufgestellten Vorschriften entfernen. Weiterhin soll sie das erforderliche Material zur Erlassung derjenigen Ausführungsverordnungen, denen das Gesez ruft, herbeischaffen.

Die Aufmerksamkeit der Inspektoren wird sich daher ganz besonders nachfolgenden Punkten zuzuwenden haben:

- 1) ob diejenigen gewerblichen Anstalten, welche durch vorläufige Verfügung des Bundesrathes als Fabrik bezeichnet worden sind, wirklich unter das Gesez fallen, oder ob genügende Gründe bestehen, einzelne Gewerbe oder Etablissements zu entlassen. Hinwieder ist auch darauf zu achten, ob hie und da Etablissements übergangen worden sind, welche, in gleichmäßiger Handhabung der aufgestellten Grundsätze, unter das Gesez fallen sollten; oder ob endlich auch Etablissements, die nach den genannten Grundsätzen entlassen sind, unter das Gesez zu ziehen wären;
- 2) ob die Vorschriften des Art. 2 des Gesezes, betreffend die Beschaffenheit der Arbeitsräume, Einfriedigung gefährlicher Maschinentheile, Transmissionen u. s. f., genügend beachtet werden;
- 3) wie für die verschiedenen Arten der industriellen Gewerbe diejenigen allgemeinen Vorschriften und Spezialreglemente einzurichten wären, zu deren Erlassung der Art. 3, letzter Absatz, den Bundesrath verpflichtet;
- 4) auf welche Industrien, bzw. einzelne Etablissements, der Art. 5, Absatz 2, litt. d des Gesezes Anwendung zu finden hätte (Erzeugung gefährlicher Krankheiten, auf welche die Haftpflicht auszudehnen wäre, speziell Zündhölzchen);
- 5) ob die Fabrikordnungen überall ordnungsgemäß angeschlagen und mit der Genehmigung der Kantonsregierung versehen sind; ob ihr Inhalt zu keiner Beanstandung Anlaß bietet und ob der Vorschrift, wonach die Arbeiter, der Genehmigung vorgängig, ihre Meinung abzugeben berechtigt sind, in genügender Weise nachgelebt worden ist;

- 6) wie die Auszahlung der Löhne geregelt ist; inwieweit die Regel des 14tägigen oder die Ausnahme des monatlichen Zahltages zur Anwendung kommt (Art. 10 des Gesetzes);
- 7) ob nach Vorschrift von Art. 11, Absatz 2, des Gesetzes die Arbeitsstunden jeder Fabrik ordnungsgemäß der Ortsbehörde angezeigt werden;
- 8) auf welche Industrien, bezw. einzelnen Etablissements, der Art. 11, Absatz 3, des Gesetzes Anwendung zu finden hätte, d. h. im Interesse des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter die tägliche Arbeitszeit auf die Dauer von weniger als 11 Stunden zu setzen wäre;
- 9) ob den Vorschriften von Art. 11, Absatz 4 und 5, gehörige Nachachtung zu Theil werde, d. h. ob für länger andauernde Ausdehnung der täglichen Arbeitszeit immer die amtliche Erlaubniß eingeholt und ob in Betreff der Mittagspause und der für die Einnahme des Essens anzuweisenden Räumlichkeit das Erforderliche innegehalten wird;
- 10) wie die Bestimmung von Art. 12 des Gesetzes, betreffend die sogenannten Hilfsarbeiten, *in praxi* angewendet und ob nicht, anknüpfend an den Buchstaben dieser Vorschrift, Versuche gemacht werden, die Normen in Betreff des elfstündigen Arbeitstages zu umgehen. Es wäre sehr erwünscht, über den gesetzlich zulässigen Umfang des Begriffes der „Hilfsarbeit“ nach und nach zu bestimmten einheitlichen Vorschriften zu gelangen, und die erste Gesamtinspektion kann hiezu wenigstens mancherlei brauchbares Material ansammeln;
- 11) ob bei denjenigen Etablissements, denen der Bundesrath vorläufig in Anwendung von Art. 13 des Gesetzes ununterbrochenen Betrieb gestattet hat, die Verhältnisse so beschaffen sind, daß diese Gestattung sich rechtfertigt; ob sich dabei irgend welche Uebelstände oder Mißbräuche eingeschlichen haben, und ob also Veranlassung vorliegt, in eine Modifikation jener Schlußnahmen einzutreten;
- 12) wie es mit dem Vollzuge des Art. 16 (betreffend Kinderarbeit) und seiner verschiedenen Abtheilungen bestellt sei, insbesondere auch, ob die Schlußnahme des Bundesraths, welche für einzelne Gewerbe (Glashütten und Gießereien) die Verwendung junger Leute zur Nacharbeit provisorisch gestattet hat, unbedenklich fortbestehen könne, und ob die Vorschrift, daß dabei die Arbeitszeit dieser jungen Leute höchstens 10 Stunden während 24 Stunden dauern dürfe, wirklich innegehalten wird;

- 13) welchen Gewerbszweigen, bzw. einzelnen Etablissements gegenüber von der Vorschrift der Art. 15, Absatz 3, und Art. 16, Absatz 4, Gebrauch zu machen wäre, in dem Sinne, daß Kinder, resp. schwangere Frauen darin überhaupt nicht beschäftigt werden dürfen;
- 14) wie die kantonalen Regierungen und die von denselben bestellten Organe sich der ihnen in Art. 17, Absatz 1, auferlegten Verpflichtung entledigen, und ob Grund vorliegt, nach dieser Richtung hin Wünsche zu äußern oder Mahnungen zu ertheilen.

II. Am Schlusse der Gesamtinspektion ist von Seite der Inspektoren dem schweiz. Handelsdepartement ein Bericht über ihre Funktionen einzureichen.

Wo indessen Uebelstände wahrgenommen werden, zu deren Beseitigung ohne Zögern Erforderliches vorgekehrt werden sollte, sind die Inspektoren verpflichtet, sofort ihren Spezialbericht, mit Anträgen begleitet, dem Departement einzusenden.

Die Inspektoren wurden gleichzeitig beauftragt, in ungefähren Umrissen darzustellen, wie sie der gestellten Aufgabe nachzukommen gedenken. Dieselben antworteten mit dem Entwurf eines Fragenschemas, das sie nicht nur der jezigen sondern auch den künftigen Inspektionen zu Grunde zu legen gedenken und das deshalb verschiedenes Detail umfaßt, das erst bei den Einzelinspektionen zur Beachtung kommen kann. Dieses Schema berücksichtigt: 1) die Fabrik im Allgemeinen, Art und Umfang des Betriebs; 2) die Arbeiter nach Zahl, Geschlecht, Alter, spezieller Beschäftigung u. s. f.; 3) die Arbeitsräume, Ventilation, Heizung, Beleuchtung etc.; 4) die Gefahren, denen der Arbeiter ausgesetzt ist durch Dampfkessel, Maschinen, Transmissionen, durch chemische Einwirkungen, die Art und Frequenz dieser Schädigungen, Schutzmaßregeln, Haftpflicht und Unfallversicherungen; 5) andere sanitär wichtige Verhältnisse, wie Reinlichkeitspflege, Eßlokale und Eßpausen u. dgl.; 6) die Fabrikordnungen und Löhnungen; 7) Zeit und Dauer der Arbeit, Abweichung von der Norm und Gestattung derselben; ferner über den vom Gesetz vorgezeichneten Rahmen hinausgreifend: 8) die Ernährung der Fabrikarbeiter (Konsumvereine, Volksküchen); 9) ihre Kleidung und Wohnung (Arbeiter- und Kosthäuser); 10) die verschiedenen Wohlfahrtseinrichtungen, als: Kranken-, Alters-, Ersparnißkassen, Prämien, Gewinnbetheiligung, Kinderbewahranstalten, Fabrikschulen etc. etc.

Es wurden ferner folgende Gesichtspunkte für die Auswahl der gemeinsam zu inspizirenden Fabriken festgestellt: Vor Allem aus

sollen die Inspektoren ein klares Bild von der gesammten schweizerischen Industrie erhalten durch die Besichtigung eines oder mehrerer Etablissements jeder einzelnen Branche und ganz besonders derjenigen Industriezweige, welche behufs Ausführung der Gesetzesbestimmungen ein spezielles Studium erfordern. Im Weitern sollte möglichst in allen Theilen der Schweiz die Art der Handhabung des Gesetzes beobachtet werden, und endlich kam der Wunsch in Betracht, diese Rundreisen zur Anknüpfung des Verkehrs mit den kantonalen ausführenden Organen zu benutzen. Es fand demgemäß eine Auswahl von zirka 250 Etablissements statt, eine Zahl, die sich in Folge einer Reihe spezieller Aufträge noch bedeutend vermehrte.

Neben der gemeinsamen Bereisung der Fabriken mußte den Inspektoren nothwendig auch die Erledigung einer Reihe anderer Geschäfte zufallen, die zweckmäßiger je von den einzelnen Gliedern des Kollegiums zu besorgen waren, wie z. B. der Verkehr mit den kantonalen Behörden, die Nachschau bei Unfällen etc. Damit war die sofortige Umschreibung der Inspektionskreise geboten, die mit einigen Schwierigkeiten verknüpft war. Es verstand sich wohl von selbst, daß das französisch sprechende Mitglied der Inspektion die gesammte romanische Schweiz übernehme und bei der kleinen Zahl der dort vorhandenen Fabriken auch einen Theil der deutschen Schweiz, den Kanton Bern; aber für die zwei andern Inspektoren war die Ausscheidung in zwei geographisch zusammenhängende Gebiete dadurch erschwert, daß die Kantone Zürich und St. Gallen mit ihrer großen Anzahl von Fabriken allzuschwer in die eine oder andere Wagschale fielen. Zudem schien es nicht rathsam zu sein, die Aufgabe des einen deutschen Inspektors allzu monoton zu machen, indem man ihm die Inspektionen der zahllosen Stickerien der Ostschweiz allein übertrug. So gelangte man zu folgender Eintheilung:

I. Kreis umfassend die Kantone: Zürich, Uri, Schwyz, Unterwalden, Glarus, Zug, St. Gallen, mit Ausnahme der Bezirke Wyl, Unter- und Alt-Toggenburg (Kreisinspektor: Hr. Schuler).

II. Kreis umfassend die Kantone: Bern, Freiburg, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf (Kreisinspektor: Hr. Nüsperli).

III. Kreis: Luzern, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Schaffhausen, Appenzell, Aargau, Thurgau, und die St. Gallischen Bezirke Wyl, Unter- und Alt-Toggenburg (Kreisinspektor: Hr. Klein).

Es ist nicht ersichtlich, daß irgend welche Inkonvenienzen aus dieser Gebietseintheilung sich ergeben sollten, um so mehr, als die Inspektoren ausdrücklich sich vorgenommen haben, im Ein-

verständnis mit einander und gleichmäßig vorzugehen, wo ihr Kreis nur einen Theil eines Kantons umfaßt.

Die Inspektionsreisen begannen am 4. September. Es wurden bis zum Jahresluß Uri, Unterwalden, Luzern, Tessin, Wallis, Waadt, Genf, Freiburg, Neuenburg, St. Gallen, Appenzell, Glarus, Graubünden ganz, Bern, Zürich, Schwyz und Basel zum Theil besucht. Die gesammte gemeinsame Tour dürfte im April 1879 beendet sein.

Bei der gegenwärtigen gedrückten Lage der Industrie hatten sich die Inspektoren auf eine sehr kühle Aufnahme bei ihren Besuchen gefaßt gemacht. Bei der Arbeiterbevölkerung ist gegenwärtig alles Sinnen und Hoffen auf Erhaltung oder Wiedererlangung ihres normalen Erwerbes gerichtet, und sie übersieht gar leicht in der Angst, durch das neue Gesez im Erwerben gehemmt zu werden, die Wohlthaten, die ihr dasselbe zu Theil werden läßt. Zudem sind die Arbeiter noch nicht recht klar darüber, wie sie sich des Schuzes, den der Bund ihnen gewähren will, theilhaftig machen sollen, und es muß deshalb das Benehmen der Arbeiter gegenüber dem Inspektorat mancherorts als ein scheu zuwartendes, unsicheres bezeichnet werden.

Daß die Mehrzahl der Fabrikbesizer mißtrauisch und ängstlich dem Beginn der Wirksamkeit der Inspektoren entgegen sah, braucht kaum gesagt zu werden. Mußte schon das ungewohnte Hineingreifen in Dinge, die bisher jeder Einzelne in seinem Etablissement selbst geregelt, unangenehm berühren, so kam dazu noch die Besorgniß, daß die Durchführung des Gesezes rücksichtslos alle Interessen des Fabrikanten verlezend erfolgen könnte. Zu alledem kamen die verschiedenartigsten Mißverständnisse in der Deutung der einzelnen Gesezesartikel, welche sehr geeignet waren, das Ganze in Mißkredit zu bringen.

Indessen sind die Fabrikanten in ihrer großen Mehrzahl nach Ueberwindung des anfänglich bestandenen Mißtrauens den Fabrikinspektoren in freundlicher und loyaler Weise entgegengekommen. Nicht selten folgte eine offene und unumwundene Anerkennung der Dienste, welche das Inspektorat dem Fabrikbesizer durch Hinweis auf bestehende, aber der Beseitigung fähige Uebelstände zu leisten vermag.

Außer kantonalen Amtsstellen kamen auch Private, Aerzte, Lehrer, Verwaltungsbeamte etc. in mündlichem und schriftlichem Verkehr den Wünschen der Inspektoren um Aufschlüsse in den verschiedenartigsten Richtungen sehr bereitwillig entgegen und haben zum Theil recht wesentliche Dienste geleistet.

Bei jeder Inspektion machte der Inspektor des betreffenden Kreises den Führer der Kommission und leitete die programm-gemäßen Erhebungen. Diesen wurden von den Etablissementsbesitzern auch da keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt, wo sie weiter gingen, als der Wortlaut des Gesetzes zur Antwort verpflichtet. Begreiflicherweise stellten sich fast bei jedem Besuch eine Anzahl von Mißständen, theilweise auch Gesezwidrigkeiten heraus, für deren Abstellung die Inspektoren Sorge zu tragen hatten. Trotzdem wurden verhältnißmäßig wenig förmliche Weisungen ertheilt. Eine künftige Inspektion wird erkennen lassen, ob die — freilich sorgfältig registrirten — Rätthe und Mahnungen zum erhofften Ziele führten. Wichtigere Punkte wurden durch schriftliche Weisungen geordnet; an die Kantonsregierungen gelangte das Inspektorat nur, um Anliegen und Mißstände mehr genereller Natur, z. B. bezüglich der Aufstellung von Fabrikreglementen, zur Sprache zu bringen.

Ueber die Ergebnisse der sämtlichen gemeinsamen Inspektionen wird der vorgeschriebene Generalbericht detaillirte Mittheilungen machen.

Das Inspektorat hat die Bestimmung, den Bundes- — und wohl auch nicht selten den kantonalen — Behörden als Expertenkommission Fragen zu begutachten, die ins Gebiet der Fabrikgesetzgebung fallen. Diese Aufgabe wurde den Inspektoren bereits mehrfach gestellt. Es wurden ihnen vom Handelsdepartement folgende Gutachten abverlangt und sind erstattet worden:

drei behufs grundsätzlicher Entscheidung, ob die einer gewissen Industriebranche (Seidencoconspinnerei, Ausrüsterei der Broderie- und Weißwaaren, Sengerei) angehörenden Etablissements unter das Fabrikgesetz fallen oder nicht;

vier über die Frage, ob einzelne bestimmte Etablissements vermöge ihrer Beschaffenheit oder Ausdehnung dem Gesez zu unterstellen seien;

drei über die Nothwendigkeit der Gestattung von Nacht- und Sonntagsarbeit.

Den Entscheid hier mitzutheilen, hat kaum einen Werth, da fast durchweg eine Revision aller derartigen Beschlüsse nach Beendigung der ersten Inspektion ausdrücklich in Aussicht genommen ist.

Nur zu vorläufigen oder keinen definitiven Berichterstattungen und Gutachten gelangten die Inspektoren in Bezug auf die Frage der Zündholzfabriken und des allfälligen Verbotes der Verwendung des weißen Phosphors in dieser Industrie; ferner bezüglich der von den Inhabern solcher Gewerbe angestrebten Streichung der Mühlen, Bier-

brauereien, Ziegeleien, Bleichereien von der Liste der Fabriken. Das Inspektorat ist hiebei um so mehr zu einem etwas langsamen Vorgehen gezwungen, da es sich, wenn irgend möglich, stets zur Prüfung der Sachlage in das oder die petitionirenden Etablissements verfügt. Daß sich so die Zahl der auszuführenden Inspektionen bedeutend mehrt, ist klar, wie denn auch der Wunsch, den das Departement in Ziffer 1 seiner Instruktion ausgesprochen hat, die Inspektoren in eine Reihe von bisher dem Fabrikgesetz nicht unterstellten gewerblichen Anstalten geführt hat.

Ueber die Förderung des bezüglich der Zündholzindustrie abzugebenden Gutachtens hat das Inspektorat speziell dem Departement berichtet und es geht daraus hervor, daß nicht nur ein großes Material an einschlägigen Akten und Literatur studirt wurde, sondern daß auch neun verschiedene weißen und amorphen Phosphor verarbeitende Fabriken besucht, Fabrikbesitzer und Arbeiter einvernommen, Aerzte um bezügliche Aufschlüsse angegangen und die Sanitätsdirektionen von Zürich und Bern um Mittheilungen der ihnen über Phosphorkrankheiten in ihren Kantonen bekannt gewordenen Verhältnisse ersucht wurden. Es wurden weiterhin technische Chemiker um ihren Rath angegangen und insbesondere einlässliche Berichte aus Dänemark, wo die Anwendung des weißen Phosphors in der Zündwaarenindustrie verboten ist, eingeholt und endlich die Vornahme verschiedener praktischer Versuche veranlaßt. Diese im Interesse der Gründlichkeit sehr breite Anlage der Untersuchung erklärt die Zögerung im Berichterstatten.

Die Kantonalbehörden haben nur eine kleine Anzahl untergeordneter Gutachten den Inspektoren abverlangt. Die daraufhin erfolgten Beschlüsse sind leider selten zur Kenntniß der Angefragten gelangt.

Die häufigste Veranlassung zu Gutachten wird geboten sein, wenn die Fabrikbesitzer der vom Inspektorat gesammelten Erfahrung in Bezug auf Schuzvorrichtungen aller Art sich zu bedienen beginnen. Die Inspektoren bemühen sich, in dieser Hinsicht den an sie zu stellenden Anforderungen gegenüber sich vorzubereiten und zwar einerseits durch Besichtigung von Lokalitäten und Einrichtungen, wo Verletzungen vorgekommen, anderseits durch Studium der Literatur und der bereits vorhandenen Schuzvorrichtungen. Von großem Werth war denselben namentlich die mit der bekannten Mülhauser Gesellschaft zum Schuz vor Maschinenunfällen angeknüpfte Verbindung. In Folge freundlicher Einladung derselben besuchten die Inspektoren eine Anzahl dortiger Etablissements mit muster-gültigen Schuzvorrichtungen und schöpften daraus mannigfache Belehrung.

Wir wollen nicht unterlassen, am Schlusse unserer Bericht-
erstattung über die Ausführung des Fabrikgesetzes angelangt, noch-
mals darauf zu verweisen, daß die Funktionen der Inspektoren
noch nicht endgültig geregelt sind, daß eine Instruktion für ihre
Einzelvisiten erst für das Jahr 1879 in Aussicht gestellt ist. Nament-
lich wird dann auch ihre Stellung zu den kantonalen Behörden, als
den eigentlichen Vollziehern des Gesetzes, zu regeln sein.

Die Ungleichheit in der Handhabung des Gesetzes, z. B. bei
der Genehmigung der Fabrikordnungen, hat gegen Ende der Be-
richtsperiode zu lebhaften und theilweise begründeten Reklamationen
geführt, und es wird ebenfalls eine unserer nächsten Sorgen sein,
möglichst bald dem Mangel einer allgemein gültigen Regel Hand in
Hand mit den kantonalen Regierungen abzuhelpfen.

Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, über seine Geschäftsführung im Jahr 1878.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1879
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.05.1879
Date	
Data	
Seite	385-481
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 307

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.