

# Schweizerisches Bundesblatt.

35. Jahrgang. II.

Nr. 18.

18. April 1883.

---

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

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

*Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.*

---

## Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung über seine  
Geschäftsführung im Jahr 1882.

### III. Geschäftskreis des Post- und Eisenbahndepartements.

#### II. Eisenbahnwesen.

##### A. Allgemeines.

###### 1. Personal des Departements.

Die infolge Nichtwiederwahl des bisherigen Inhabers frei gewordene Stelle eines Uebersetzers auf der Kanzlei ist seit April 1882 provisorisch besetzt. Ferner hat die auf Ende Oktober bewerkstelligte Auflösung der besondern Kontrolle über die Gotthardbauten und die nöthig gewordene Vermehrung der Zahl der ordentlichen Kontrolingenieure eine Aenderung im Personale des technischen Inspektorats herbeigeführt, mit Bezug auf welche wir anlässlich der Nachtragskredite pro 1882 und der Budgetvorlage pro 1883 einlässlich berichtet haben.

###### 2. Gesetze und Verordnungen. Postulate. Publikationen.

Die Verhandlungen über die im Laufe des Jahres eingegangenen verschiedenen Konzessionsgesuche für Straßenbahnen und die

bei der Aufsicht über den Betrieb derselben gemachten Erfahrungen zeigten, daß die bestehende Eisenbahngesetzgebung nach beiden Richtungen ausreicht. Sie ist auch nicht im Weg gestanden, als es sich darum handelte, einigen Normalbahnen von untergeordneter Bedeutung, so z. B. der Töbthalbahn, Betriebsvereinfachungen zu bewilligen, die sich bisher bewährt haben. Der Erlaß eines Spezialgesetzes über diese Verhältnisse drängt also, wie wir das im letzten Geschäftsbericht sagten, nicht, und, wie es uns scheinen will, um so weniger, als neue Erfindungen, wie namentlich die Verwendung der Elektrizität als Zugkraft, an der Schwelle praktischer Einführung stehen und wahrscheinlich zunächst bei den Bahnen mindern Ranges ihre Probe zu machen haben und Verhältnisse schaffen können, welche in nicht allzu ferner Zeit in einem neuen Gesetz mitberücksichtigt werden müssen.

Geraume Zeit nahm die Vorbereitung des Ihnen bereits vorgelegten Gesetzentwurfs betreffend die Aufsicht des Bundes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, sowie die Stellung des Bundes zur Frage des Rückkaufs einzelner Eisenbahnkonzessionen, in Anspruch. Wir dürfen uns hier mit der Verweisung auf die bezügliche Botschaft begnügen.

Von den Verordnungen, welche im Laufe des Jahres theils von uns, theils von unserm Post- und Eisenbahndepartement ausgegangen sind, heben wir hier hervor:

1) Den Bundesrathsbeschluß vom 4. Juli 1882, wodurch für den Dienst der Lokalbahnen die Einführung und Anwendung des Telephon an Stelle des gewöhnlichen elektrischen Telegraphen versuchsweise gestattet worden ist (abgedruckt in der Eisenbahnaktensammlung, n. F., Bd. VII, S. 79).

2) Eine Verordnung vom 8. September, die Obliegenheiten der Kontrolingenieure des Eisenbahndepartements betreffend (Eisenbahnaktensammlung, Bd. VII, S. 90). Diese Verordnung geht davon aus, daß die Thätigkeit der Bahnkontrolle namentlich da, wo es sich um die Beseitigung unmittelbarer Gefährdungen handelt, eine verschärfte sein müsse, ohne daß daneben die ordentliche Ueberwachung des Bahnzustandes und der Betriebsmittel leiden dürfe. Zu diesem Zweck ist vorgesehen, den Wohnort einzelner Inspektionsbeamten in das denselben unterstellte Bahngebiet zu verlegen, und hat ferner, im Uebrigen auch veranlaßt durch die Erweiterung des Eisenbahnnetzes, die h. Bundesversammlung anlässlich der Berathung des Budgets von 1883 die Kreirung zweier neuen Kontrolingenieurstellen bewilligt.

3) Ein Kreisschreiben des Post- und Eisenbahndepartements vom 15. April, womit den Bahnverwaltungen die Anbringung von Höhenmarken an den Stationsgebäuden empfohlen wurde.

4) Ein Kreisschreiben des Post- und Eisenbahndepartements vom 5. Juli 1882, womit die Bahnverwaltungen eingeladen wurden, demselben regelmäßig eine graphische Darstellung über die Eintheilung und die Besorgung des Bahnbewachungsdienstes auf den sämtlichen Linien vorzulegen, wobei davon auszugehen sei, daß einerseits die nöthige Anzahl von Begehungen angeordnet und andererseits die Ausführung dieser Vorschriften dadurch gesichert werde, daß als tägliche Präsenzzeit eines Angestellten das Maß von 16 Stunden nicht überschritten, jedem derselben eine regelmäßige zusammenhängende Ruhepause von 8 Stunden auf je 24 Stunden gewährt, die effektive tägliche Arbeitszeit nicht über 11 Stunden gesetzt werde und die jeweilige ununterbrochene Arbeitsdauer nicht mehr als 6 Stunden betragen solle.

5) Ein Kreisschreiben des Post- und Eisenbahndepartements vom 26. Juni, durch welches den Bahnverwaltungen eine Reihe detaillirter Vorschriften betreffend die Besorgung des Bahnunterhalts in Erinnerung gebracht worden sind.

6) Ein Kreisschreiben des Post- und Eisenbahndepartements vom 14. Oktober, welches von den Bahnverwaltungen die Einführung der heutzutage bekannten und bewährten und auf guten Bahnen des Auslandes angewendeten technischen Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit fordert und als solche Sicherheitsvorkehrungen namentlich bezeichnet:

- a. die Glockensignale zur Kenntnißgabe der Annäherung von Zügen;
- b. Blocksignale oder Blockstationen zur Regulirung des Abstandes der sich folgenden Züge;
- c. solidarische Verriegelung der Weichen- und der Stationsdeckungssignale zur Sicherung des Verkehrs in den Bahnhöfen;
- d. kontinuierliche Bremsen, um das Anhalten der Züge zu erleichtern.

Andere Anordnungen allgemeiner Natur betreffen die Regulirung der Bahnstationsuhren, die Verpflichtung zur Anzeige von Bahnunfällen u. dgl.

Das von der Bundesversammlung am 23. Dezember 1881 beschlossene Postulat, womit der Bundesrath eingeladen wurde,

„die Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, ihre Rechnungsstellung gegenüber dem Bund nach einheitlichen Grundsätzen und in gleichförmiger Weise zu gestalten,“ ist in dieser allgemeinen Fassung in dem bereits erwähnten Gesetzentwurf betreffend die Aufsicht des Bundes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen berücksichtigt.

Das Postulat hatte indessen als speziellen Ausgangspunkt die Behauptung, daß die dermalige Rechnungsführung der Eisenbahnen eine bewußt richtige Erhebung der Konzessionsgebühren nicht gestatte. Diese Voraussetzung können wir nicht zugeben. Um festzustellen, ob die Bahnrechnungen für das Gesellschaftsvermögen nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen 4 oder 5 oder 6 Prozent abwerfen (§ 19 des Eisenbahngesetzes), haben die Rechnungen der Bahngesellschaften, abgesehen von einer Ausnahme, bisher die genügenden Anhaltspunkte geboten, wenn sie auch nicht überall nach demselben Schema bearbeitet sind. Jener Ausnahmefall betrifft die Basler Verbindungsbahn, welche nach der Statistik seit ihrer Eröffnung dem darin liegenden Kapital mehr als 4 % abgetragen hätte, 1874 6,30 %, 1875 6,84 %, 1876 9,05 %, 1877 11,22 %, 1878 9,24 %, 1879 9,39 %, 1880 7,92 %, und die trotzdem von der Zahlung einer Konzessionsgebühr enthoben werden mußte, da die Verwaltung den Nachweis zu erbringen vermochte, daß die in Rechnung gebrachten Ausgaben keinerlei Entschädigung für die Mitbenutzung beider Anschlußbahnhöfe und den Dienst in denselben in sich schließen, und daß bei Berechnung sämtlicher Betriebsleistungen der beiden interessirten Bahnverwaltungen das wirkliche Erträgniß nie 4 % betragen haben würde, wie dies auch wieder für 1881 konstatiert wurde. Wir halten damit das Postulat für einmal als erledigt.

An Publikationen sind im Berichtjahr erschienen:

Heft 1 und 2 des VII. Bandes der Eisenbahnaktensammlung;

Band IX der Eisenbahnstatistik (Jahrgang 1881);

eine neue Ausgabe der offiziellen Eisenbahnkarte der Schweiz und

die üblichen Berichte über den Bau der Gotthardbahn, denen im Laufe des Jahres 1883 noch ein Schlußbericht folgen wird.

### 3. Beziehungen zu den Kantonen.

Der Verkehr mit den Kantonen bestand, abgesehen von den Verhandlungen über die Fahrtenpläne, worüber an seinem Orte

berichtet wird, in üblicher Weise in der Vorlage der von den Bahngesellschaften zur Genehmigung eingesandten Pläne, Statuten und in der Entgegennahme der bezüglichen Vernehmlassungen; ferner in der Herbeiziehung der Kantonsregierungen zu den Konzessionsverhandlungen. Die letztern hatten ihre besondere Bedeutung darin, daß es sich in allen Fällen um Lokal- oder Regionalbahnen handelte, bei denen in größerem oder geringerem Umfang öffentliches Straßengebiet für die Geleiseanlage in Anspruch genommen wurde. Wir gingen dabei überall von der schon früher ausgesprochenen Ansicht aus, daß eine Konzession, welche die Benutzung öffentlichen Grund und Bodens voraussetzt, mit Bezug auf den von einer Expropriation überall nicht gesprochen werden kann, nur beantragt und erteilt werden könne, nachdem die kantonalen Behörden sich wenigstens grundsätzlich für die Ueberlassung des Straßenkörpers in dem vom Unternehmen beanspruchten Umfang ausgesprochen hätten. Wo nicht, wie z. B. bei der Zürcher Straßenbahn, schon während der Konzessionsverhandlungen die speziellen Vereinbarungen über die Beziehungen der Straßenbahn zum übrigen Straßenverkehr, zum Straßenunterhalt und zur Straßenpolizei überhaupt in Form eines Pflichtenheftes vorgelegt werden konnten, hat man die Erstellung eines solchen und die nachträgliche Prüfung desselben durch die Bundesbehörden vorbehalten, und es haben sich auch da, wo dieses letztere Verfahren durchgeführt wurde, wie z. B. bei der aargauisch-luzernischen Seethalbahn, keine Anstände ergeben.

Dagegen gab die Prüfung und Abnahme des Finanzausweises der letztern Gesellschaft zu weitläufigen Verhandlungen auch mit den kantonalen Autoritäten Anlaß.

#### 4. Internationale Verhältnisse.

Die im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit Frankreich über verschiedene Eisenbahnanschlüsse kamen im Berichtsjahr zum definitiven Abschluß, und es sind die Verträge von den gesetzgebenden Körpern beider Länder genehmigt worden.

Dem im Jahr 1881 in Bern vereinbarten Uebereinkommen betreffend das internationale Eisenbahntransportrecht haben im Lauf des vergangenen Jahres beizutreten erklärt: Italien, Oesterreich-Ungarn, Holland, Frankreich, Belgien und Rußland. Die Erklärungen von Deutschland und Luxemburg stehen noch aus. Wir selbst haben, unter selbstverständlichem Vorbehalt des Genehmigungsrechts der Bundesversammlung, uns ebenfalls bereit erklärt, dem Uebereinkommen beizutreten.

Vom 16. bis 21. Oktober 1882 haben in Bern auch Verhandlungen über die Aufstellung einheitlicher Normen für das Betriebsmaterial und die für den internationalen Betrieb in Betracht kommenden festen Einrichtungen der Bahnen stattgefunden. Es nahmen daran, neben den diesseitigen Delegirten, Vertreter der Regierungen aller an die Schweiz angrenzenden Staaten Theil. Auch hier konnte man sich über bestimmte Vorschläge vereinigen, welche den beteiligten Regierungen bereits mitgetheilt sind und die der Bundesrath für die Schweiz um so eher acceptiren zu dürfen glaubt, als denselben von den zu den Verhandlungen zugezogenen Vertretern der schweizerischen Bahnen auch zugestimmt worden ist. Ueber den Inhalt der Vereinbarungen müssen wir hier auf das gedruckte Protokoll verweisen.

In London fand eine Ausstellung rauchverzehrender Apparate statt, die besonders für den Eisenbahnbetrieb Bedeutung hatte. Wir benützten die Gelegenheit, welche eine Offerte des Herrn Ingenieur H. Studer in Paris bot, um diesen mit dem Besuch der Ausstellung offiziell zu betrauen.

## **B. Spezielle Angelegenheiten betreffend den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen:**

### **1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.**

Ertheilt haben Sie im Lauf des Berichtsjahres die Konzessionen für:

- die Regionalbahn Le Pont-Vallorbes,
- die Straßenbahn von Ponte Tresa nach Fornasette,
- die Straßenbahn in Zürich und
- die Straßenbahn Langenthal-Huttwyl.

Vom Ständerath genehmigt, aber vom Nationalrath noch nicht behandelt ist das Konzessionsgesuch für eine Regionalbahn von Chauxdefonds nach Les Ponts.

Von der von Ihnen am 31. Januar erhaltenen Vollmacht zur Konzessionirung einer Straßenbahn in Bern hatten wir keinen Anlaß, Gebrauch zu machen.

Fristverlängerungen sind theils von Ihnen, theils in Folge der erhaltenen allgemeinen Ermächtigungen vom Bundesrath für sieben Eisenbahnkonzessionen ertheilt worden.

Konzessionsänderungen wurden bewilligt für die aargauisch-luzernische Seethalbahn, die Bahn Genf-Annemasse-Veyrier und die Straßenbahn St. Julien-Genf-Fernex.

Der Uebergang des Betriebs der Vorarlbergerbahn an die österreichische Staatsbahnverwaltung wurde mit Bezug auf die innert den Schweizergrenzen liegenden Theilstücke der Bahn genehmigt.

Sodann gestatteten wir nach vorausgegangener Kollaudation die Betriebsöffnung:

auf den 10. April für die Cenere-Linie der Gotthardbahn;

auf den 1. Juni für die Linien Brugg-Henschikon und Rothkreuz-Immensee der aargauischen Südbahn, sowie für die Strecken Immensee-Göschenen und Aiolo-Bellinzona der Gotthardbahn, deren Zwischenstück, Göschenen-Aiolo, wie schon im Geschäftsbericht für 1881 bemerkt ist, am 1. Januar 1882 in Betrieb gesetzt worden ist;

auf den 17. November für die Linie Cadenazzo-Dirinella der Gotthardbahn.

Auf der Zürcher Straßenbahn, welche am 31. Januar konzessionirt worden war, konnte der regelmäßige Betrieb schon am 24. September eröffnet werden.

Im Bau standen am Ende des Berichtsjahres:

die aargauisch-luzernische Seethalbahn;

die Regionalbahn im Traversthal;

die Bergbahn Territet-Monts de Caux, und

das Verbindungsstück Locle-Col des Roches zwischen der Berner Jura- und den französischen Bahnen.

Erloschen ist im Jahr 1882 in Folge unbenützten Fristablaufs die Konzession für den Rest der Touristenbahnen im Berner Oberland.

Ferner hat die Centralbahngesellschaft schon auf Ende 1881 auf die Konzession für die Linie Solothurn-Schönbühl und damit auch für das bereits gebaute Stück von Solothurn bis Aespli in der Nähe von Biberist verzichtet. Diese Strecke wird indessen laut einem zwischen der Centralbahn und der Emmenthalbahn am 9. Februar 1875 abgeschlossenen Vertrag von der letztern Gesellschaft und zwar gemäß der ihr am 14. September 1871 verliehenen Konzession (E.-A.-S. VII, 530) benützt, wonach sie Solothurn erreichen muß: entweder durch den Anschluß an die Centralbahn

bei Derendingen oder mit selbstständigem Bau oder „mit einem andern Anschluß“. Der Betrieb der genannten Strecke findet also nicht, wie schon behauptet worden ist, ohne eine konzessionsmäßige Grundlage statt; der „andere Anschluß“, der in der Konzession für die Emmenthalbahn vorbehalten wurde, liegt eben in der Benutzung der von der Centralbahn gebauten Linie. Da die beiden Gesellschaften in Folge des Verzichtes der Centralbahn auf die Konzession wegen Uebertragung des Eigenthums der genannten Strecke an die Emmenthalbahn in Verhandlungen traten, so glaubten wir nicht, vor dem Abschluß dieser Verhandlungen von Amtswegen einschreiten zu sollen.

Die auf Ende 1882 bestehenden Konzessionen für noch nicht in Bau genommene Linien sind:

Eisenbahnen.	Länge. Kilom.	Vorlage der technischen und finan- ziellen Ausweise.	Arbeitsbeginn.	Vollendungstermin.
1. Rechtsufrige Zürichseebahn .	32.3	*)	*)	*)
2. Thalweil-Zug . . . . .	18.0	*)	*)	*)
3. Ezweilen-Schaffhausen . . .	15.0	*)	*)	*)
4. Wynenthalbahn . . . . .	23.2	12. Juni 1883.	12. Juni 1883.	12. Juni 1886.
5. Koblenz-Stein . . . . .	26.2	*)	*)	*)
6. Bülach-Schaffhausen . . . .	25.34	*)	*)	*)
7. Urnäsch-Appenzell . . . . .	10.7	1. März 1885.	1. März 1885.	1. März 1886.
8. Langenthal-Wauwyl . . . . .	21.9	31. Dez. 1885.	31. Dez. 1885.	1. Juli 1888.
9. Simplonbahn :				
Brieg - italienische Grenze . .		31. Dezember 1883.		
Bouveret - St. Gingolph . . .		—	—	{ Mit Eröffnung der frz. Anschlußbahn.
10. Brünigbahn . . . . .	122.6	30. Juni 1884.	30. Sept. 1884.	31. März 1887.
11. Dielsdorf-Niederweningen . .	7.38	*)	*)	*)

Eisenbahnen:	Länge. Kilom.	Vorlage der		Arbeitsbeginn.	Vollendungstermin.
		technischen und finanziellen Ausweise.			
12. Genf-Carouge-Chêne-Landesgrenze (und Carouge-Veyrier)	12.07	12. Dezember 1883.	12. Juni 1884.	12. Juni 1889.	
13. St. Julien-Genf-Fernex . . .		31. März 1883.	31. Mai 1883.	1. Januar 1885.	
14. Biberbrücke-Brunnen . . .	23.35	23. Juni 1883.	1. April 1884.	1. Juni 1886.	
15. Tavannes-Tramelan . . .	8.86	23. Dezember 1883.	1. Mai 1884.	1. Juni 1885.	
16. Le Pont-Vallorbes . . .	9.00	30. Januar 1884.	1. April 1884.	31. Dez. 1885.	
17. Langenthal-Huttwyl . . .	14.080	20. Dezember 1883.	1. Mai 1884.	1. Mai 1885.	
18. Ponte Tresa-Fornasette . .	7.301	1. Dezember 1883.	1. Januar 1884.	1. April 1885.	

\*) Die in den Konzessionen und in den Beschlüssen der kantonalen und Bundesbehörden aufgestellten Fristen sind um 8 Jahre erstreckt. Soweit unter den Beteiligten eine diesbezügliche 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 dies zu geschehen habe, und er wird dann, unvorgreiflich den gesetzlichen Befugnissen der Bundesversammlung, für jede einzelne Linie den Ausweis- und Bautermin neu festsetzen.

## 2. Gesellschaftsstatuten.

Um ihre Statuten mit den Anforderungen der Art. 651 und 654 des schweizerischen Obligationenrechts in Uebereinstimmung zu bringen, ergänzte die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen mit Beschluß vom 14. Dezember 1882 die Bestimmungen, von wem die Erlasse des Verwaltungsrathes unterzeichnet sein sollen und wer überhaupt die Unterschrift im Namen der Gesellschaft zu führen habe, ausdrücklich dahin, daß jene Erlasse vom Präsidenten und Sekretär des Verwaltungsrathes zu unterzeichnen seien; daß jedem Mitglied der Direktion die für die Gesellschaft verbindliche Unterschrift zustehe und der Verwaltungsrath auch noch andern Beamten das Recht der Unterschrift im Allgemeinen oder für bestimmte Geschäftskreise ertheilen könne. Diese letztere Bestimmung erweckte gegenüber der Forderung des Art. 621, daß wenn in den Statuten eine Form bestimmt sei, in welcher die Verwaltung für die Gesellschaft zeichne, d. h. wenn zur Vertretung der Gesellschaft nach außen von der Unterschrift sämmtlicher Mitglieder der Verwaltung Umgang genommen werden wolle, auch diese Bestimmung zu veröffentlichen sei, einiges Bedenken. Wir glaubten aber auf eine Beanstandung verzichten zu sollen, da die in Art. 653 vorgeschriebene Eintragung der Unterschrift des Vollmachträgers im Rationebuch genügt, um die Publizität in dem vom Gesetz gewollten Umfang herzustellen.

## 3. Finanzausweise. Kautionen.

Von den uns im Lauf des Jahres 1882 vorgelegten Finanzausweisen gab, wie bereits erwähnt, derjenige für die Straßenbahn zwischen Lenzburg-Emmenbrücke (aargauisch luzernische Seethalbahn) zu Beanstandungen Anlaß. Wir genehmigten aber schließlich auch diesen, nachdem die Regierungen der beteiligten Kantone sich dafür verwendet hatten. Gegenwärtig ist, ohne daß wir irgendwie vernommen hätten, daß die Gesellschaft ihre Zahlungsverpflichtungen nicht genau erfülle, der größte Theil der auf ungefähr Fr. 2,800,000 devisirten Bahnanlage der Vollendung nahe; als Kaution für die rechtzeitige Fertigstellung liegen Fr. 250,000 in der Bundeskasse; eine annähernd eben so große Summe liegt als Sicherheit für die Expropriaten bei den Kantonsregierungen von Aargau und Luzern; und Fr. 300,000 haben die beteiligten Gemeinden nach Inbetriebsetzung des Unternehmens als Beitrag à fonds perdu an die Gesellschaft auszubezahlen; alles Umstände, welche Gewähr dafür bieten, daß diese den ihr obliegenden Bauverpflichtungen nachkommen werde. Ueberdem ist zu betonen, daß es ausschließlich Aktien sind, welche von der Gesellschaft bisher ausgegeben wurden.

Der Bestand der vorhandenen Kauti o n e n reduzirte sich um die Fr. 150,000, welche die Centralbahn s. Z. zufolge Vorschrift in der Konzession der Wasserfallenbahn geleistet hatte und über deren Rückzug sie sich mit der Regierung des Kantons Basellandschaft verständigte.

#### 4. Expropriationen.

Von den Schätzungskommissionen wurde diejenige, welche im Jahr 1879 in außerordentlicher Weise für die Pino- und Cenere- linie ernannt worden, wieder aufgehoben. Eine Reihe anderer Kommissionen mußte ergänzt werden; für die Seethal- bahn, die Bergbahn Territet-Caux und die Bahn Col des Roches der Berner Jurabahnen wurden neue Kommissionen bestellt.

Bei jedem Bahnbau werden regelmäßig eine Anzahl Forde- rungseingaben an den Bundesrath adressirt, obschon derselbe nur dann zu handeln hat, wenn die Abtretungspflicht bestritten wird (Art. 25 des Expr.-Ges.) und dies als Einleitung zu jedem Expro- priationsverfahren publizirt werden muß (Art. 12 und 15 eodem). Wir erman gelten nicht, in jedem Fall auf den richtigen Weg zu verweisen, der dahin geht, daß die Forderungseingaben, nachdem von den betreffenden Gemeinderäthen deren Eingang konstatiert worden ist, durch Vermittelung dieser an die exproprirende Ge- sellschaft gesandt werden sollen, welcher es obliegt, dieselben der Schätzungskommission vorzulegen, wenn gütliche Verhandlungen nicht zum Ziel führen oder nicht versucht werden wollen.

Andere Geschäfte aus Expropriationssachen giengen 23 ein, wovon eines noch pendent ist. Die übrigen betrafen:

1) Begehren um Einberufung der Schätzungskommission 6, wovon zwei abgewiesen und die übrigen durch Verständigung zwischen den Petenten und der Bahngesellschaft erledigt worden sind.

2) Gesuche um Sistirung begonnener Bauten 7, von denen eines abgewiesen, drei zugestanden und drei anderweitig erledigt wurden.

3) Gesuche einer Bahngesellschaft um Herausgabe geleisteter Kauti o n e n 3, denen entsprochen wurde.

4) Verschiedene Begehren 6.

Von besonderem Interesse dürften folgende Erledigungen sein:

a. Der Gottharddirektion wurde auf eine bezügliche Anfrage erwidert, daß ungeachtet der bereits stattgefundenen Aufhebung der Schätzungskommission für die Pino- und Cenerelinie Erläuterungsgesuche, welche mit Bezug auf Entscheidungen derselben eingehen, nur von den gewesenen Mitgliedern dieser Kommission behandelt werden sollen.

b. In einem Fall, wo die Einberufung der Schätzungskommission verlangt wurde, weil in Folge von Sprengarbeiten in dem benachbarten Bauterrain der Bahn eine Quelle zu fließen aufgehört habe, ist dem Gesuch keine Folge gegeben worden, da es sich nicht um die Abtretung eines Rechts im Sinne von Art. 1 u. ff. des Expropriationsgesetzes, sondern um eine gewöhnliche Schadensersatzklage handle, deren Erledigung den ordentlichen kantonalen Gerichten zukomme.

c. Von einem Einwohner von Amsteg wurde behauptet, daß er zwar vergessen habe, seine Expropriationsansprüche innert der gesetzlichen Frist von 30 Tagen nach stattgefundener Publikation der Einlösungspläne anzumelden, daß aber nachher mit ihm verhandelt worden, und ein Abtretungsvertrag nur deswegen nicht zu Stande gekommen sei, weil man sich über den Preis nicht habe einigen können. Gleichwohl habe die Bahngesellschaft von dem betreffenden Areal Besitz ergriffen und dafür an einen Dritten Zahlung geleistet, der irrtümlich als Eigenthümer im Grundplan figurirt habe. Wir mußten das Gesuch um Anordnung eines nachträglichen Schätzungsverfahrens abweisen, da der Beschwerdeführer nicht darzuthun im Stande war, daß die der Bahngesellschaft gegenüber behauptete Geltendmachung seiner Ansprüche innert der im Art. 14 des Expropriationsgesetzes vorgesehenen zweiten und zerstörliehen Frist von sechs Monaten stattgefunden habe.

In Uebereinstimmung mit den Ansichten, welche wir im Geschäftsbericht von 1879 einer Motion entgegengestellt hatten, welche darauf ausging, daß die nachbarrechtlichen Verhältnisse des an den Bahnkörper angrenzenden Privateigenthums auf dem Weg der Gesetzgebung regulirt werden sollten, haben wir als Aufsichtsbehörde über den Bahnbetrieb die Gotthardbahngesellschaft verhalten, sich mit den berechtigten Waldbesitzern überall da auf dem Weg des Vertrags oder der Expropriation abzufinden, wo wir aus bahnpolizeilichen Gründen die Unterdrückung von Holzriesen verlangen mußten. Dasselbe Verfahren gedenken wir einzuschlagen, wo es sich darum handelt, die Bahn durch Beschränkung von Waidgerechtigkeiten, durch Aufforstungen u. dgl. zu schützen.

### 5. Führung des Eisenbahnpfandbuches.

Auf die Bahn Lausanne-Ouchy wurde ein Nachgangspfandreht für einen Betrag von Fr. 1,210,383. 31 neu bestellt. Ferner ist derselben Gesellschaft die Theilung der früheren einheitlichen Pfandschuld von Fr. 2,600,000 in zwei Anleihen verschiedenen Ranges bewilligt worden.

Weitere Pfandrehtbestellungen fanden nicht statt. Dagegen sind aus dem Ertrag früher protokollierter Eisenbahnanleihen 31,429 Obligationen im Gesamtbetrag von Fr. 29,669,700 zur Löschung eingelangt und mit dem Stempel des Pfandbuchführers versehen worden.

An Gebühren sind Fr. 6662. 48 eingenommen worden.

### 6. Konzessionsgebühren

wurden Fr. 11,323. 17 bezogen, und zwar:

- a. auf Grund des s. Z. vereinbarten Pflichtenheftes, à 3 Cts. per Reisenden:

Von der Strecke Basel-St. Louis Fr. 2613. 17.

- b. Auf Grund von Art. 19 des Eisenbahngesetzes von 1872:

Von der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern Fr. 6700

„ „ Luzerner Rigibahn . . . „ 1400

„ „ Drahtseilbahn am Gießbach . . „ 600

### 7. Sicherstellung des Vermögens der Kranken- und Unterstützungskassen und der Kauttionen der Bahnangestellten.

Nach den auf Ende des Berichtjahres vorgelegten Berichten der Bahnverwaltungen haben betragen:

		Die Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskassen.	Die Baar- kautionen der Bahnangestellten	Die Real- kautionen der Bahnangestellten.
		Fr.	Fr.	Fr.
Bei der	Centralbahn . . .	1,106,125	—	—
" "	Emmenthalbahn . . .	16,251	11,800	8,200
" "	Gotthardbahn . . .	92,317	8,419	261,827
" "	Jura-Bern-Luzern-Bahn	557,549	26,000	252,108
" "	Nordostbahn . . .	1,098,294	202,999	—
" den	westschweiz. Bahnen .	146,791	507,531	—
" "	Vereinigten Schweizer- bahnen . . . . .	475,140	—	150,615
" der	Tößthalbahn . . .	31,172	—	4,000
" "	Wädenschweil-Einsie- deln-Bahn . . . . .	5,489	—	—
" "	Appenzellerbahn . . .	2,382	3,369	—
" "	Rorschach-Heiden-Bahn	2,549	—	1,416
" "	Uetlibergbahn . . . .	2,712	—	—
" "	Waldenburgerbahn . .	111	—	1,317
" "	Luzerner Rigibahn . . .	23,332	7,291	—
" "	Arther Rigibahn . . . .	4,907	—	—
" "	Lausanne-Ouchy-Bahn .	1,467	—	—

Soweit Realkautionen (Sparkassenhefte u. dgl.) vorhanden sind, so sind dieselben überall in gehöriger Weise vom Vermögen der Bahngesellschaften ausgeschieden gefunden worden; ebenso die in den Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskassen liegenden Beträge.

Die Baarkauttionen, soweit solche vorhanden, sind in Titeln verschiedener Art angelegt und werden getrennt vom Gesellschaftsvermögen verwaltet bei der Emmenthalbahn, der Gotthardbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Nordostbahn, der Appenzellerbahn und der Luzerner Rigibahn. Bei den westschweizerischen Bahnen hat die Verwaltung mit Zustimmung der beteiligten Angestellten ein dem Betrag der Baarkauttionen entsprechendes Depot eigener Pfandobligationen bei der Banque cantonale in Lausanne angelegt. Den Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen steht frei, ihre Kauttionen durch Personalbürgschaft oder Hinterlage von Werthschriften zu leisten, als welche allerdings auch Bescheinigungen über Guthaben im Conto-Corrent der Bahngesellschaft angenommen werden.

## 8. Bahnbau und baulicher Zustand.

Außer der Gotthardbahn (157.421 km. im Bau), bezüglich welcher wir auf den dieses Unternehmen behandelnden besondern Abschnitt verweisen, befanden sich im Berichtsjahre folgende Bahnstrecken im Bau:

Brugg-Henschikon und Rothkreuz-Immensee (Aarg. Südbahn)  
17.998 km. Baulänge.

Verlegung der Arth-Rigibahn bei Goldau 0.402 km. Baulänge.

Anschlußstrecke Locle-Col des Roches der bernischen Jurabahnen  
an die französische Bahnlinie Besançon-Morteau, circa 2.0 km.

Aargauisch-luzernische Seethalbahn (Lenzburg-Emmenbrücke),  
circa 42.2 km.

Seilbahn Territet-Glion, 0.620 km.

Regionalbahn im Traversthal (Travers-St. Sulpice) 10.5 km.

Zürcher Straßenbahn 8.607 km.

Vollendet und nach stattgefundenener amtlicher Kollaudation dem Betrieb übergeben wurden, wie früher schon bemerkt:

die genannten Strecken der Aarg. Südbahn, deren Untersuchung und Eröffnung gleichzeitig mit derjenigen der durchgehenden Gotthardbahnlinie Immensee-Chiasso stattfand (1. Juni);

die verlegte Strecke der Arth-Rigibahn bei Goldau (10. Mai),

die Zürcher Straßenbahn (successive vom 5. September bis 1. Oktober).

Die Länge der neu eröffneten Linien wurde in üblicher Weise kontradiktorisch verifizirt und auf Grund der dahierigen Nachmessung definitiv festgestellt.

Hienach beträgt die Baulänge der im Berichtsjahr dem Betrieb übergebenen Bahnstrecken inkl. Gotthardbahn 192.000 km.,  
und die Betriebslänge 193.677 km.

Infolge dieses bedeutenden Zuwachses stellen sich die Gesamtlängen des schweizerischen Bahnnetzes wie folgt:

Normalbahnen mit Lokomotivbetrieb (abzüglich der im Ausland gelegenen Strecken)	Bauliche Länge km.	Betriebslänge km.
Spezialbahnen mit Lokomotivbetrieb	2609.949	2722.702
Drahtseilbahnen	81.790	83.558
Tramways	2.787	2.115
Ausländische Bahnen in der Schweiz	22.385	22.385
	57.530	63.497
	<hr/>	<hr/>
	2774.441	2894.257
Ab mitbenutzte und daher doppelt ge- rechnete Strecken	—	74.096
	<hr/>	<hr/>
Total	2774.441	2,820.161

Zur Vorlage und Genehmigung gelangten außer den vorschriftsmäßigen Plänen für die im Bau begriffenen Linien auch dieses Jahr wieder eine Anzahl Projekte für Stationserweiterungen — im Ganzen 32 — und anderweitige bauliche Aenderungen. Letztere konnten in der Regel ohne erhebliche Erinnerungen erledigt werden. Bei den Vorlagen für Neubauten dagegen, namentlich bei neuen, noch nicht bewährten Konstruktionen, machte die Rücksicht auf die Solidität des Baues und die Betriebssicherheit es dem Departement bisweilen zur Pflicht, nicht unerhebliche Modifikationen zu verlangen.

Für Anlage neuer Verbindungsgeleise zwischen gewerblichen Etablissements und schweizerischen Bahnlagen wurden 12 Vorlagen behandelt und erledigt.

### Kontrolle des Bahnzustandes.

Programmgemäß fand im Frühjahr eine kurze Bereisung sämtlicher Bahnlagen statt, wobei das Hauptaugenmerk auf diejenigen Strecken gerichtet wurde, welche bei der letzten Hauptinspektion zu den meisten Aussetzungen Anlaß gegeben hatten.

Auf diese summarische Begehung folgte im Laufe des Sommers und Herbstes die ordentliche Detailinspektion, welche sich ebenfalls auf das ganze Bahnnetz erstreckte.

Neben diesen die gesammte Bahnanlage und deren Zubehörden, sowie die Handhabung der Bahnaufsicht etc. in's Auge fassenden Inspektionen fand eine spezielle Kontrollirung der Geleise der Hauptlagen statt.

Da die Erhaltung der richtigen Spurweite und Höhenlage der Schienen eine Fundamentalbedingung für einen sichern Bahnbetrieb ist, so glaubte das Departement auf eine sorgfältige bezügliche Revision ein Hauptgewicht legen und die Bahnverwaltungen hierfür interessiren zu sollen; bereits haben auch einige der letztern, den Werth dieser Kontrolle für die Beurtheilung des Oberbaues und des Bahnpersonals erkennend, einen hierfür besonders geeigneten Apparat, den Dormmüllerschen Geleisemesser, angeschafft oder in Aussicht genommen.

Was die Durchführung der Kontrolle über den Zustand der Bahnanlagen und des Rollmaterials anbetrifft, so hat dieselbe mit der gewohnten Einläßlichkeit stattgefunden. Wir glauben auch sagen zu dürfen, daß die meisten Bahnverwaltungen sich angelegen sein ließen, den ihnen obliegenden Verpflichtungen für einen guten

Unterhalt der Bahn und ihrer Zubehörenden im Allgemeinen nachzukommen. Wenn dessenungeachtet eine Menge von Ausstellungen gemacht werden mußten, so liegt dies in der Natur der Sache; und ebenso, wenn wir zugeben müssen, daß über das hinaus, was gethan werden konnte, noch Vieles zu wünschen übrig bleibt, das geeignet ist, die Sicherheit des Bahnbetriebs zu befestigen und zu heben.

Hinsichtlich der positiven Leistungen in dieser Richtung heben wir in Fortsetzung der im letzten Geschäftsbericht gemachten Mittheilungen hervor, daß die Erstellung eiserner Schwellen an Stelle hölzerner Schienenunterlagen bei der Centralbahn stetigen Fortgang hat.

Im Uebrigen hatten wir auch dieses Jahr wieder Anlaß, an einigen Orten auf eine raschere Auswechslung der Schwellen dringen zu müssen; wogegen wir, bei aller Anerkennung der von der nationalrätlichen Prüfungskommission zum Geschäftsbericht von 1881 gemachten Bemerkungen, doch bei Berücksichtigung der verschiedenen Verhältnisse, unter denen unsere Bahnen stehen, nicht haben dazu kommen können, einheitliche Normen für die Schwellenerneuerung in vorausbestimmten gleichmäßigen Zeitperioden als durchführbar zu erkennen.

Zu weniger Ausstellungen gab der Zustand der Schienen Anlaß, deren Auswechslung durch das allseitig vorhandene und durch billige Materialpreise unterstützte Streben gefördert wird, an Stelle der früher eingelegten eisernen nunmehr Stahlschienen zu verwenden. Ebenso konstatiren wir, daß, wo es noch nöthig erscheint, auch dem Schienenbefestigungsmaterial eine vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Die im Jahr 1882 vorgenommenen Erneuerungen der Oberbaumaterialien der fünf Hauptbahnen sind mit denjenigen des Vorjahrs in folgender Tabelle verglichen:

	Schienen		Schwellen		Weichen		Kreuzungen	
	1881 %	1882 %	1881 %	1882 %	1881 %	1882 %	1881 %	1882 %
Suisse Occidentale und Simplon . . . . .	5.6	4.8	6.8	6.3	4.5	3.6	3.6	2.8
Nordostbahn . . . . .	4.7	4.9	5.2	6.1	1.0	3.5	5.1	3.8
Jura-Bern-Luzern-Bahn	4.5	4.1	4.6	4.9	3.0	4.0	0.6	4.2
Centralbahn . . . . .	1.5	2.8	2.9	5.2	1.6	2.3	4.0	4.0
Vereinigte Schweizer- bahnen . . . . .	4.3	3.4	8.1	7.5	3.4	4.3	2.4	3.5
Durchschnitt	3.6	4.3	4.6	5.4	1.8	3.4	3.7	3.7
Davon Stahlschienen und Eischwellen	2.6	3.6	2.9	3.2				
Eisenschienen und Weichholzswellen	1.0	0.7	1.7	2.2				

Ein Unfall, welcher in der Nähe von Vaumarcus vorgekommen, wo ein herabgefallener Felsblock die Entgleisung eines Zuges bewirkte, und welchem eine Zugsentgleisung auf der Bern-Luzern-Linie bei Wohlhausen folgte, deren Ursache Terrainrutschungen waren, veranlaßte uns, den Bahnverwaltungen durch besonderes Circular eine sorgfältige Behandlung der Felsböschungen und eine verschärfte Bahnbewachung überall da anzuempfehlen, wo die Terrainverhältnisse ähnliche Gefährdungen möglich erscheinen lassen. Es wurde eine Begehung kurz vor jedem Zug und unter Umständen eine permanente Bewachung gefordert, sowie die Organisation einer besondern Kontrolle der Wärterbegehungen.

Um die Eintheilung und Besorgung des Bahndienstes überhaupt richtig beurtheilen zu können, forderte das Departement von den Bahnverwaltungen die Darstellung der Organisation des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes in graphischer Form nach einem hiefür aufgestellten Schema ein. Die so erhaltenen Mittheilungen dürfen wir als für die Handhabung der Kontrolle sehr nützlich bezeichnen.

Ueber die in den Jahren 1880 und 1881 bei den fünf Hauptbahnen auf Unterhalt und Aufsicht verwendeten Beträge gibt folgende Tabelle Aufschluß, wonach per Betriebskilometer verausgabt wurden :

	SOS.	NOB.	JBL.	SCB.	VSB.	Im Mittel.
Im Jahre 1880	Fr. 3378	3048	2968	2746	4552	3321
„ „ 1881	„ 3885	2805	3105	2750	4509	3411

Auf den fünf Hauptbahnen waren für den Unterhalt und die Aufsicht der Bahn per Bahnkilometer beschäftigt:

Hauptbahnen.	Beamte und Angestellte.				Arbeiter im Taglohn				Zusammen			
	1881		1882		1881		1882		1881		1882	
	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.
Suisse Occidentale . . . . .	0.99	0.56	0.97	0.56	0.16	—	0.17	—	1.15	0.56	1.14	0.56
Nordostbahn . . . . .	0.61	0.06	0.61	0.06	0.71	—	0.80	—	1.33	0.06	1.41	0.06
Jura-Bern-Luzern-Bahn . . . . .	0.72	—	0.69	—	0.14	0.50	0.19	0.51	0.86	0.50	0.89	0.51
Centralbahn . . . . .	0.88	0.15	0.89	0.15	0.49	—	0.60	—	1.37	0.15	1.49	0.15
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	0.87	—	0.87	—	0.93	—	0.89	—	1.80	—	1.76	—
Mittel	0.81	0.19	0.80	0.19	0.47	0.08	0.51	0.07	1.28	0.27	1.31	0.26

Beim Fahrdienst (Traktion) und in den Werkstätten waren per Bahnkilometer beschäftigt:

Hauptbahnen.	Beamte und Angestellte				Arbeiter im Taglohn				Zusammen				Hieron waren in Werkstätten beschäftigt			
	1881		1882		1881		1882		1881		1882		1881		1882	
	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.	männliche.	weibliche.
Suisse Occidentale	0.32	—	0.52	0.02	0.69	0.02	0.50	—	1.01	0.02	1.02	1.02	0.51	—	?	?
Nordostbahn . .	0.32	—	0.47	—	0.70	—	0.84	0.006	1.02	—	1.31	0.006	0.58	—	0.57	0.003
Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .	0.35	—	0.39	—	0.62	0.01	0.68	0.006	1.97	0.01	1.08	0.006	?	?	0.68	—
Centralbahn . .	0.57	—	0.60	—	1.65	0.01	1.71	0.01	2.22	0.01	2.31	0.01	1.42	—	1.83	—
Vereinigte Schweizerbahnen	0.32	—	0.32	—	0.85	0.01	0.84	—	1.17	0.01	1.16	—	0.72	—	0.66	—
Mittel	0.36	—	0.47	0.001	0.86	0.01	0.87	0.005	1.22	0.01	1.34	0.01	?	?	?	?

Die Katastrophen, welche in neuerer Zeit im Ausland in Folge Zusammenbruchs von Brücken vorgekommen sind, haben das Departement veranlaßt, namentlich den Eisenkonstruktionen überall eine vermehrte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Wo beim Befahren von Brücken abnorme Einsenkungen der Brückenträger oder andere Mängel beobachtet werden konnten, sind die betreffenden Bahnverwaltungen zur besseren Instandhaltung der Objekte eingeladen worden.

Auch gaben die Wassergroßen im Dezember 1882 an mehreren Orten Anlaß zu Erosionen und Rutschungen bis in den Bahnkörper selbst, welchen sofort begegnet werden mußte, um größere Schäden und Gefahren zu vermeiden.

Der von der Geschäftsprüfungskommission von 1881 aufgeworfenen Frage, ob nicht bei manchen Bahnen in Folge Ersparnißtendenzen das Personal in einer die Sicherheit des Dienstes beeinträchtigenden Weise vermindert worden sei, haben wir theils durch die bereits erwähnte Einforderung graphischer Darstellungen über den Bahnaufsichts- und Bewachungsdienst und theils durch die Einführung einer die Sicherheit des Betriebs thunlichst garantirenden Diensttheilung für das Maschinen- und Zugpersonal Rechnung zu tragen gesucht, wobei die im vorjährigen Geschäftsbericht aufgestellten Grundsätze betreffend die nöthige Ruhezeit des Personals so weit als möglich berücksichtigt wurden. Wenn wir auch nicht umhin können, die guten Resultate, welche die getroffenen Anordnungen zur Folge haben, anzuerkennen, so können die Bemühungen in dieser Richtung immer noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden.

Wie bereits unter Abschnitt A, Ziffer 2 dieses Berichts bemerkt worden ist, sind die Bahnverwaltungen im Laufe des Berichtsjahres auch eingeladen worden, die von der neueren Technik gebotenen Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit in möglichstem Umfang einzuführen, soweit die Art des Verkehrs auf einzelnen Bahnstrecken dieß nicht erläßlich mache. Es haben hierauf zunächst die Bahnen untergeordneter Bedeutung um Dispens nachgesucht und dann auch die Verwaltungen der Hauptbahnen eine Reihe von Bemerkungen angebracht, welche sich wenigstens gegen einen Theil der an sie gestellten Anforderungen richten. Wir gedenken diesen Bemerkungen in der Weise Rechnung zu tragen, daß wir die weitere Ausführung zum Gegenstand einer Besprechung mit den Bahngesellschaften machen, dabei aber den Grundsatz festhalten, daß die technischen Fortschritte im Eisenbahnwesen auch von unsern Bahnen zu berücksichtigen sind.

Im Uebrigen haben wir zu konstatiren, daß z. B. elektrische Glockensignale auf der Gotthardbahn, auf der Tößthalbahn und auf einigen Strecken der Nordost- und der Centralbahn bereits zur Einführung gelangt sind; daß die solidarische Verriegelung der Weichen und der Stationsdeckungssignale in dem von uns beabsichtigten Umfang nicht bloß bei der Gotthardbahn durchgeführt, sondern auch auf einzelnen Zufahrtsstrecken zu derselben angebahnt ist und daß sowohl die Schnellzüge der Jura-Bern-Bahn als der Gotthardbahn und zum Theil der Centralbahn bereits mit kontinuierlichen Bremsen versehen sind. Im Fernern sind Fahrgeschwindigkeitsmesser bei den Vereinigten Schweizerbahnen, bei der Nordostbahn, der Gotthardbahn und auf einzelnen Strecken der Centralbahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn im Gebrauch.

### Kontrolle des Betriebsmaterials.

Die im Berichtsjahre eingetretenen Veränderungen im Stand des Rollmaterials sind, abgesehen von den Anschaffungen der Gotthardbahn, unbedeutend.

Im Ganzen ergibt sich ein Zuwachs von:

39 Lokomotiven,
55 Personenwagen,
307 Gepäck- und Güterwagen.

Der Gesamtbestand das Rollmaterials auf 1. Januar 1883 beziffert sich auf:

592 Lokomotiven	mit	1,472 Triebachsen,
1757 Personenwagen	"	4,414 Achsen und 78,038 Sitzplätzen,
8727 Lastwagen	"	88,357 Tonnen Tragkraft.

Der Zustand des Rollmaterials gibt im Allgemeinen zu wenig Bemerkungen Anlaß. An den Lokomotiven werden die nöthigen Reparaturen regelmäßig besorgt, soweit die erstern nicht als zur Zeit entbehrlich auf die Seite gestellt sind. Weniger streng wird oft mit der Revision der Wagen verfahren. Indessen werden wir in Zukunft verlangen, daß die Personenwagen in der Regel jährlich und die Güterwagen wenigstens alle zwei Jahre in Revision gezogen werden. Das Datum der letzten Revision muß schon nach den zwischen den Bahnverwaltungen bestehenden Vereinbarungen über die gegenseitige Benützung von Wagen auf den Fahrzeugen angeschrieben werden.

Auf die Entdeckung von Achsen- und Bandagebrüchen werden von den Bahnen Prämien ausgesetzt; überdem wird darüber nach einem von unserm Departement aufgestellten Formular Verzeichniß geführt.

Einheitliche Uebernahmebedingungen werden, wie für die Schienen und das Brückeneisen, so auch für Achsen, Bandagen und Kesselbleche mit Erfolg angestrebt, wogegen allerdings den Bemühungen, einheitliche Typen für das Rollmaterial zu schaffen, einstweilen noch verschiedene Hindernisse entgegenstehen. Im Uebrigen werden hier die internationalen Vereinbarungen vom Oktober 1882 die nöthige Einheit herbeiführen.

Dem in unserm letzten Geschäftsbericht erwähnten Zirkular an die Bahngesellschaften, betreffend Reservirung einer ausreichenden Anzahl von Sitzplätzen für Nichtraucher in Zügen mit Personenbeförderung, ist zwar noch nicht in gewünschtem Maße entsprochen worden; indessen zeigt sich bei den Verwaltungen das Bestreben, den bezüglichen Anforderungen mehr und mehr gerecht zu werden.

Gemäß Regulativ vom 27. August 1878 über die Einrichtung der Eisenbahnwagen für den Militärkranken-transport sollen die vorhandenen Personenwagen III. Klasse nach amerikanischem System (mit Interkommunikation) bei Hauptreparaturen des Kastens so eingerichtet werden, daß im Falle des Bedarfs die Räume ohne bauliche Aenderungen als Lazarethwagen benutzt werden können. Da diese Vorschrift vielfach außer Acht gelassen wird, so sah sich das Departement veranlaßt, die Bahngesellschaften einzuladen, die nöthigen Anordnungen zu treffen, daß spätestens binnen 12 Jahren alle Personenwagen III. Klasse den Anforderungen des zitierten Reglements entsprechend eingerichtet werden.

In Betreff der nämlichen Wageneinrichtung wurde das Gesuch der Verwaltung einer im Bau begriffenen normalspurigen Regionalbahn um Erhebung von den Vorschriften des Regulativs vom 27. August 1878 dahin beantwortet, daß normalspurige Bahnen unbedingt den Bestimmungen dieses Regulativs unterworfen seien und nur gegenüber Schmalspurbahnen von beschränkter Ausdehnung eine Ausnahme stattfinden dürfe.

Ueber die approximativen Kohlenvorräthe auf den verschiedenen Lagerplätzen, sowie über den approximativen monatlichen Bedarf veranstaltete das Eisenbahndepartement Erhebungen und Zusammenstellungen, deren Resultat dem Militärdepartement mitgetheilt wurde.

Die Untersuchung des Rollmaterials von Transitzügen ergab, daß oft Wagen (darunter vielfach ausländische) mitlaufen, die theils wegen ihrer Dimensionen, theils wegen ihres Zustandes sich für den Transit und überhaupt für einen sichern Transport nicht eignen. Die Bahnverwaltungen wurden daher aufgefordert, die Untersuchung des Rollmaterials der Züge in den Hauptstationen,

hauptsächlich in den Grenzbahnhöfen, gründlicher zu führen und untaugliches Material ohne Weiteres vom Weitertransport auszuschließen.

Von den 544 alten Lokomotivkesseln, welche 1882 im Dienst standen, wurden 134 Stück oder 24.6 % gepreßt, gegenüber 140 Stück oder 25.7 % im Vorjahr. Neu in Dienst gesetzt und der vorschriftsmäßigen Druckprobe unterworfen wurden 43 Kessel.

Das Prozentverhältniß der im Berichtsjahre geprüften oder durch neue ersetzten zur Gesamtzahl der alten Lokomotivkessel stellt sich bei den 5 Hauptbahnen wie folgt:

	Druckproben.	Durch neue Kessel ersetzt.
	%	%
Suisse Occidentale . . . . .	15.2	1.9
Nordostbahn . . . . .	36.6	—
Jura-Bern-Luzern-Bahn . . . . .	32.3	—
Centralbahn . . . . .	26.8	—
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	15.2	3.4

Die wichtigsten Durchschnittswerthe der gesammelten Angaben betreffend die gepreßten Lokomotivkessel der 5 Hauptbahnen sind aus folgender Tabelle ersichtlich.

Durchschnittswerthe der im Jahr 1882 gepreßten alten Lokomotivkessel.

Hauptbahnen.	Anzahl Kessel.	Dienstalter.	Totalparcours seit Indienstsetzung.	Zeitraum zwischen den letzten zwei Proben.	Totalparcours zwischen den letzten zwei Proben.	Arbeitsdruck.	Probedruck.
		Jahre u. Monate.	km.	Jahre und Monate.	km.	Atmosph.	Atmosph.
Suisse Occidentale . . . .	16	13.2	343,797	3.10	100,495	8.8	13.3
Nordostbahn . . . . .	49	7.1	225,654	3.7	89,306	10.5	15.5
Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .	21	8.8	244,536	5.4	149,740	9.6	14.3
Centralbahn . . . . .	26	9.0	229,392	5.4	135,002	9.9	14.9
Vereinigte Schweizerbahnen .	9	6.1	159,639	2.10	94,830	10.4	18.4
Total Kessel	121						

Die Zahl der im Jahr 1882 vorgenommenen internen Untersuchungen von Lokomotivkesseln (Revisionen) beträgt 66. Dieselben, wie auch die eigentlichen Kesselproben, gaben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß.

Die Durchschnittswerthe der inwendig untersuchten Lokomotivkessel sind nachstehend zusammengestellt.

**Durchschnittswerthe der im Jahr 1882 inwendig untersuchten Lokomotivkessel.**

Hauptbahnen.	Anzahl Kessel.	Dienstalter.	Totalparcours seit Indienstsetzung.	Zeitraum zwischen den letzten Untersuchungen.	Totalparcours zwischen den letzten Untersuchungen.
		Jahre und Monate.	km.	Jahre und Monate.	km.
Suisse Occidentale . . . .	6	13.10	316,528	5.4	120,719
Nordostbahn . . . . .	28	7.2	227,166	4.0	121,796
Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .	6	11.3	269,356	9.8	210,628
Centralbahn . . . . .	19	8.7	229,570	8.0	206,603
Vereinigte Schweizerbahnen .	7	5.9	159,537	3.5	104,963
Total Kessel	66				

## Verschiedenes.

**Karten.** Außer der bereits erwähnten kleinen offiziellen Eisenbahnkarte im Maßstab von 1:500,000 wurde auch eine offizielle Distanzen- und Höhenkarte der schweizerischen Eisenbahnen im gleichen Maßstab bearbeitet und herausgegeben, welche außer den Höhenquoten sämtlicher Stationen und den Distanzen von Station zu Station auch die Entfernungen zwischen den verschiedenen Knoten-, resp. Endpunkten angibt.

**Darstellungen nach Vollendung des Baues.** Von den noch ausstehenden Grenz- und Katasterplänen (Art. 18 des Eisenbahngesetzes) für circa 422 Kilometer langten bloß diejenigen für die Strecke Solothurn-Lyß und die Seilbahn Lausanne-Ouchy ein (30 Kilometer); indessen sind weitere Sendungen für die nächste Zeit in Aussicht gestellt.

## 9. Bahnbetrieb.

### Tarifwesen.

Die im vorjährigen Berichte erwähnten Verhandlungen der Schweizerischen Centralbahn, Jura-Bern-Luzern-Bahn und Emmen-thalbahn, betreffend die Annahme des sog. Reform-systemes als Basis zur Erstellung der internen und direkten Gütertarife sind im Laufe dieses Jahres zum Abschluß gelangt.

Die Tarifvorschriften sammt Waarenklassifikation sind von uns am 28. Februar genehmigt worden mit dem Vorbehalte, auf einzelne Punkte zurückzukommen, wenn sich aus der Anwendung derselben Mißstände ergeben sollten.

Die Inkraftsetzung der neuen Tarife erfolgte:

Gotthardbahn, interner direkter Verkehr mit der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, sowie internationaler Verkehr, auf den 1. Juni 1882;

Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen, interner Verkehr auf 1. September 1882;

Schweizerische Centralbahn, Jura-Bern-Luzern-Bahn und Emmen-thalbahn, interner und gegenseitiger direkter Verkehr, auf den 1. Januar 1883.

Die noch ausstehenden direkten Tarife werden successive zur Einführung gelangen.

Seither hat auch die Töbthalbahn den Beitritt erklärt, so daß als letztes Glied in der dringend nothwendig gewordenen Einheit der Waarenklassifikation und der Transportbedingungen nur noch die Gesellschaft der West- und Simplonbahnen fehlt.

Die Direktion dieser Unternehmung, welche an den in den Jahren 1878 und 1879 zwischen dem Eisenbahndepartement und den schweizerischen Bahnverwaltungen zum Zwecke der allgemeinen Einführung des Reformsystemes stattgehabten Verhandlungen thätigen Antheil genommen und sich keineswegs ablehnend verhalten hatte, glaubte in neuerer Zeit ihre Mitwirkung versagen zu sollen. Aus Gründen, die unser Eisenbahndepartement nicht als genügende anzuerkennen vermochte, erklärte sie nunmehr den Reformtarif für unannehmbar und stellte an dessen Platze ein Projekt auf, das von der Tarifierung der Güter nach ihrem Werthe gänzlich absieht und die Taxen ausschließlich nach Gewichtskategorien bestimmt. Das Eisenbahndepartement hat dieses Projekt, welches die Einheit der Klassifikation und der Transportbedingungen, sowie die Errichtung direkter Tarife neuerdings verhindert hätte, als undurchführbar bezeichnet und ist in weitere Verhandlungen mit der Direktion getreten. Dieselben waren Ende des Berichtsjahres noch zu keinem Abschlusse gediehen.

Während die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Gotthardbahn die Mitwirkung zur Erzielung einheitlicher Taxen ablehnten und ihren neuen Tarifen die staffelweise Taxberechnung zu Grunde legten, haben sich die Centralbahn, die Jura-Bern-Luzern-Bahn und die Emmenthalbahn auf einen gemeinsamen Tarif geeinigt, dessen Grundlagen, wie bei den Eisenbahnen Deutschlands, Frankreichs, Italiens u. s. w., ausgeschieden sind in *Expeditionsgebühren* und *einheitliche Streckentaxen*. Diese repräsentiren die Kosten des eigentlichen Transportes, jene dagegen die Vorbereitungskosten zu demselben, als: Beischaffung des Fahrmaterials, Auf- und Abladen, sowie die Versandt- und Empfangsabfertigung der Güter. Eine solche Auscheidung ist übrigens auch in der Schweiz nicht neu; sie bestand von jeher auf den Stammlinien der Westbahnen und auf der früheren bernischen Staatsbahnlinie Bern-Biel-Neuenstadt.

Die Strecken- bzw. die eigentlichen Transporttaxen bewegen sich nicht nur überall innerhalb der konzessionsgemäßen Maximalansätze, sondern sie weisen beispielsweise bei der Centralbahn in 4 Klassen Ermäßigungen auf von 8 bis 54 %. Für solche Strecken, welche vermöge ungünstiger Steigungsverhältnisse oder ungenügenden Erträgnisses Anspruch auf erhöhte Taxen haben, kommt diese

Erhöhung durch Aufstellung besonderer, dem betreffenden Koeffizienten entsprechenden Tarifdistanzen zum Ausdruck.

Die Expeditionsgebühren, zu deren Bezug der Bundesrath die Bahnen in Anwendung von Art. 35, Ziffer 2 des Eisenbahngesetzes ermächtigte, betragen im Maximum

für Eilgut . . . . .	Fr. 4. —
„ ordinäres Stückgut . . . . .	„ 2. —
„ Güter der Wagenladungsklassen A <sup>1</sup> , B und A <sup>2</sup> . . . . .	„ 1. 50
„ Güter der Spezialtarife I—III . . . . .	„ 1. —

Sie kommen ohne Rücksicht darauf, ob ein Transport eine oder mehrere Bahnen berühre, nur einmal zur Erhebung, d. h. im direkten Verkehre werden sie hälftig zwischen Versandt- und Empfangsbahn getheilt; diejenigen Bahnen, über welche das Gut transitirt, beziehen nichts weiter als die auf ihren Parcours entfallenden Streckentaxen. Im internen Verkehr der einzelnen Bahnen sind die Ansätze für Eilgut auf Fr. 3, für Stückgut auf Fr. 1. 50 redurt worden. Ueberdies gelangt die ganze Expeditionsgebühr erst bei einer Transportdistanz von 30 km. zur Erhebung, was den Verkehr auf kurze Strecken vor allzu hohen Taxen schützt. Neben ermäßigten Taxen enthält der neue Tarif allerdings auch Erhöhungen; allein das gegenseitige Verhältniß gestaltete sich so, daß die Bahnverwaltungen einen erheblichen Einnahmenausfall befürchteten und nur um den Preis der Expeditionsgebühr dem Reformsystem beitreten zu können erklärten. Wie nun dieser gemeinsame Tarif funktioniren und von welchem Einflusse er sowohl auf den Handel und die Industrie, als auf die Finanzen der Bahnen sein wird, kann nur die Erfahrung lehren. Die Klassifikation und die Transportbedingungen des Reformtarifes sind namentlich von den auf der bisherigen Klassifikation vom Jahre 1863 basirenden Tarifen der Central- und westschweizerischen Bahnen so verschieden, daß ungeachtet mehrfach vorgenommener Vergleichen und Berechnungen ein voraussichtlich auch nur annähernd richtiges Resultat nicht gewonnen werden konnte. In Rücksicht hierauf ist an die Genehmigung des gemeinsamen Tarifes der Vorbehalt geknüpft worden, ihn nach Verfluß eines Jahres einer erneuten Prüfung zu unterziehen und überall Aenderungen zu verlangen, wo die bis dahin gemachten Erfahrungen deren Nothwendigkeit darthun sollten.

Bezüglich der Gestaltung der schweizerisch-italienischen Gütertarife via Gotthardbahn sind zwischen einzelnen daran beteiligten Bahnverwaltungen und dem Eisenbahndeparte-

mente Meinungsverschiedenheiten entstanden, über deren Beilegung die Verhandlungen noch schweben.

Im Zusammenhang hiemit wird auch eine an den Bundesrath gerichtete, von der Direktion prinzipiell als berechtigt anerkannte Beschwerde des Staatsrathes des Kantons Tessin gegen den internen Gütertarif der Gotthardbahn Erledigung finden.

Wie oben kurz angedeutet wurde, haben die ostschweizerischen Bahnen und die Gotthardbahn ihre Tarife auf dem Staffelsystem, wonach die kilometrischen Taxen mit der wachsenden Entfernung abnehmen, errichtet. Wenn bei dieser Tarifierung ein Transport zwei oder mehr Bahnen zu durchlaufen hatte, so sollten, weil die Tarife keine gemeinsamen, die gesammte Transportstrecke umfassenden waren, beim jedesmaligen Uebergang auf eine andere Bahn die höhern Taxen der ersten Distanz zur Berechnung gelangen, was zur Folge hatte, daß im direkten Verkehr die Frachten theurer sich stellten, als im internen. So kostete z. B. eine Tonne Güter des Spezialtarifes III von Altorf nach Rüti (Zürich) Fr. 9. 40, für die gleiche Entfernung von 129 km. beträgt dagegen die Taxe auf der Nordostbahn Fr. 5. 80 und auf den Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 6. 40.

Wir haben solche Zustände, bei denen die Expeditionsgebühr thatsächlich mehrfach bezogen wird, als unhaltbar, mit den Vorschriften des Eisenbahngesetzes, wonach der direkte Verkehr nicht erschwert werden darf und die Tarife gleichmäßig berechnet werden sollen, im Widerspruch stehend erklärt und am 5. September folgenden Beschluß gefaßt:

1. Die Berechnung der Taxen nach Entfernungsstufen einer Transportstrecke, wobei für die entfernteren Stufen geringere Taxen berechnet werden, als für die nähern (Staffeltarif), darf in dem Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich (direkter und Transitverkehr) nur in der Weise zur Anwendung kommen, daß die auf den einzelnen Bahnen durchlaufenen Strecken zusammen als nur eine Transportstrecke angesehen werden. Es ist somit nicht zulässig, bei der Bildung von direkten und Transittarifen Staffeltarife an proportional gerechnete Tarife anzustoßen, oder zwei oder mehrere Staffeltarife zu kumuliren.

2. Die Tarife für den internen Verkehr sind nach den für den direkten schweizerischen Verkehr angenommenen Grundsätzen zu berechnen.

Die Vollziehung dieses Beschlusses ist vom Eisenbahndepartement angeordnet worden.

Die im letztjährigen Berichte erwähnten Differenzen betreffend die Anwendung des Reexpeditionsreglementes zum Getreidetarif Nr. 6 haben ihre befriedigende Erledigung gefunden.

Im Monat Dezember des Geschäftsjahres sind zwei Rekurse bei Ihnen eingegangen und an uns zur Berichterstattung überwiesen worden, die sich gegen unsern Beschluß vom 3. November 1882, welcher die Aufhebung des gemeinschaftlichen Export- und Transit-Tarifes Nr. 442 verfügte, richten. Der eine, vom Verwaltungsrathe der Westbahnen und der Simplonbahn ausgehend, schließt mit dem Begehren, die Schlußnahme vom 3. November zu annulliren. Der andere, herrührend vom Vororte des schweizerischen Handels- und Industrievereins in Zürich, verlangt zwar ebenfalls die Kassation jenes Beschlusses, aber in der Meinung, daß die Genehmigung des Tarifes Nr. 442 auch fernerhin eine nur provisorische bleibe, um dieselbe in dem Momente zurücknehmen zu können, in welchem die vom Vororte gegen die Aufhebung geltend gemachten Einreden hinfällig werden. Wir glauben Sie über den Sachverhalt am besten orientiren zu können, wenn wir — ob auch etwas über die Grenze des Berichtsjahres hinausgreifend — unsere Schlußnahme vom 13. Februar an dieser Stelle vollständig wiedergeben. Dieselbe lautet:

„Es hat das Eisenbahndepartement seinerzeit an die Verwaltung der Suisse Occidentale für sich selber und zu Händen der am Tarif commun d'exportation et de transit Nr. 442 mitbetheiligten Direktionen der Jura-Bern-Luzern- und Centralbahnen, gestützt auf Art. 35, Ziffer 3, des Eisenbahngesetzes, wonach die Bahnverwaltungen Niemanden einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen dürfen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten, folgendes Begehren gestellt:

„Der Grundsatz, daß für näher liegende Stationen keine höhern Gesamttaxen erhoben werden dürfen, als für weiter entfernte, hat Anwendung zu finden auf alle Stationen zwischen Genf und den Tarifendpunkten Basel, Aarau und Luzern, ohne Rücksicht darauf, ob sie an einer der zwischen den Bahnverwaltungen vereinbarten, für die Endpunkte maßgebenden Instradirungsrouten gelegen seien oder nicht.“

„Diese Forderung des Departements fand keine allgemeine Nachachtung, weswegen dasselbe an den Bundesrath gelangte und dieser am 3. November 1882 beschloß:

„In Anwendung von Art 35, Ziffer 4, Alinea 2 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 wird die Aufhebung des Tarif commun d'exportation et de transit Nr. 442 verfügt und die

Direktion der Suisse Occidentale et du Simplon eingeladen, denselben unter Beobachtung der gesetzlichen dreimonatlichen Publikationsfrist außer Kraft zu setzen.<sup>4</sup>

„Seither haben alle am Tarif direkt beteiligten schweizerischen Bahnverwaltungen die Erklärung abgegeben, daß sie für den vorliegenden Fall und unter Wahrung ihrer grundsätzlichen Stellung zur Frage der Taxrückwirkungen überhaupt sich nicht länger weigern, den Seiten- und Parallel-Stationen, welche näher bei Genf liegen, als Basel, Aarau und Luzern, diejenigen Taxen zu bewilligen, welche für letztere Stationen in Tarif Nr. 442 festgesetzt sind.

„Das Departement hat diese Erklärungen entgegengenommen und seinerseits in Bezug auf alle durch den Tarif Nr. 442 nicht berührten Fragen auch die Rechte der Bundesbehörden vorbehalten

„Bei dieser Sachlage wird der Beschluß des Bundesrathes vom 3. November 1882 hinfällig und es wird beschlossen:

„1) hievon am Protokoll Notiz zu nehmen;

„2) das Departement zu beauftragen, den Rekurrenten gegen den mehrerwähnten Beschluß diese Verfügung sammt Motivirung zur Kenntniß zu bringen, ebenso dem Staatsrath des Kantons Waadt zu eigenen, sowie zu Handen der Regierungen der Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg, Wallis und Genf.<sup>4</sup>

Wie Ihnen anderweitig mitgetheilt worden ist, sind die beiden Rekurse seither zurückgezogen worden. Wir müssen indeß noch bemerken, daß es sich in vorliegendem Fall nur um eine Beschwerde an die Bundesversammlung als Aufsichtsbehörde handeln konnte. Die Bundesversammlung hat in dieser Eigenschaft das Recht, innert den Grenzen des Gesetzes jeden Augenblick zu erklären, daß der Bundesrath in Zukunft andere als die bisher gültigen Anordnungen zu treffen habe; dagegen ist ein Rekurs gegen die Erledigung eines bestimmten Falles mit Suspension und rückwirkender Entscheidung sowohl durch die Art. 35 und 39 des Eisenbahngesetzes als durch die Natur der Sache und die Bedürfnisse des Verkehrs ausgeschlossen.

Im Berichtjahre sind beim Eisenbahndepartement zur Vorlage gekommen:

Allgemeine Tarife . . . . .	139
Nachträge zu allgemeinen Tarifen . . . . .	172
Spezial- und Ausnahmetarife . . . . .	90
Nachträge zu Spezial- und Ausnahmetarifen . . . . .	45
Rückvergütungen . . . . .	14
	<hr/>
	460
Im Vorjahre	450

## Transportwesen.

Mit der Annahme des Reformtarifes Seitens der schweizerischen Eisenbahnen waren auch die Hindernisse beseitigt, die sich einer zeitgemäßen Umgestaltung der beinahe unbrauchbar gewordenen direkten Gütertarife mit den deutschen Bahnen bis dahin entgegengestellt hatten. Als erster Schritt dieser Umgestaltung ist zwischen den schweizerischen und einer Anzahl deutscher Eisenbahnverwaltungen ein neues Transportreglement, das successive auf alle schweizerisch-deutschen Verkehre ausgedehnt werden soll, vereinbart und dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt worden. Einzelne darin enthaltene Bestimmungen, die nicht ganz im Einklang stehen mit den schweizerischen gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften, haben Anlaß zu gegenseitigen Erörterungen gegeben, die, wenn auch noch nicht zum Abschluß gelangt, doch ein befriedigendes Ergebnis in Aussicht stellen.

Für die Dauer des Unterbruches der Brennerbahn, bzw. der in Folge dessen eingetretenen Güteranhäufung und Verkehrsstauung, ist der Gotthardbahn in Anwendung von § 100 des Transportreglementes vom 1. Juli 1876 eine Lieferfristverlängerung von 4 Tagen bewilligt worden.

## Fahrtordnung und Fahrpläne.

Zwei Bahnverwaltungen haben den durch § 3 der Verordnung betreffend Vorlage u. s. w. der Eisenbahnfahrpläne angeordneten Konferenzen Entwürfe zur Berathung vorgelegt, welche in mehreren wesentlichen Punkten von denjenigen abwichen, die auf den 15. August den Kantonsregierungen zugegangen waren. Die Delegirten einiger der Letztern sprachen den Gesellschaften das Recht zu solchem Vorgehen ab, während die Vertreter dieser betonten, daß die Aenderungen zum größten Theile bedeutende Verbesserungen des ersten Projektes seien, über deren Ausführung die Verwaltungen erst in vorgerückter Zeit sich schlüssig gemacht hätten. Es sei nun nicht mehr möglich gewesen, die zweiten Projekte noch vor der Konferenz den Regierungen zur Kenntniß zu bringen; diese sollten aber einen allfälligen formellen Mangel nicht über die materiellen Vorzüge stellen. Wir haben gefunden, daß es allerdings dem Sinne der oben zitierten Verordnung entspreche, den Berathungen der Konferenz diejenigen Projekte zu Grunde zu legen, welche am 1. April, respektive 15. August, von den Verwaltungen an die Behörden versendet werden, und daß die Gesellschaften in

der Regel im Stande sein sollten, auf diese Termine durchdachte und vollständige Entwürfe zu präsentiren. Dagegen glauben wir, das Departement erfülle eine Pflicht gegen den Verkehr, wenn es nachträglich von den Gesellschaften angebotene Verbesserungen, die sich nach genauer Prüfung wirklich als solche darstellen, so lange möglich acceptire. Eine Verletzung des Eisenbahngesetzes kann in einem derartigen Vorgehen schon deßwegen nicht gefunden werden, da nach Art. 33 des Gesetzes die Fahrtenpläne, sowie jede Aenderung derselben, wenigstens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung dem eidgenössischen Postdepartement und den Kantonsregierungen zur Kenntniß zu bringen sind, während die Fahrplankonferenzen, an welchen die Delegirten der Kantone auch mit nachträglich modifizirten Entwürfen bekannt werden, stets beinahe fünf Wochen vor dem Tage des Beginnes der neuen Fahrtdordnung stattfinden.

Beim Entscheide von Rekursen gegen Verfügungen des Eisenbahndepartements in Fahrplanfragen haben wir uns in erster Linie von dem Gesichtspunkte leiten lassen, daß namentlich seit der Eröffnung der Gotthardbahn die Fahrpläne der schweizerischen Bahnen je länger je mehr als ein zusammenhängendes Ganzes anzusehen und zu behandeln seien und daß Begehren einzelner Ortschaften entgegengetreten werden müsse, insofern sie sich in einer Weise zur Geltung zu bringen suchen, die der Natur des Fahrplanes zuwider läuft. Dem Lokalverkehr soll — damit sind wir einverstanden — die verdiente Berücksichtigung zu Theil werden, aber ohne darüber zu vergessen, daß ein noch höheres Ziel des Eisenbahnbetriebes darin liegt, große Entfernungen dem Verkehr leicht zugänglich zu machen und ihm dadurch neue Absatzgebiete u. s. w. zu erschließen.

Die Eröffnung der Gotthardbahn hat die Frage der Nachtzüge auch den anstoßenden Bahnen wieder näher gebracht. Ihr Mißtrauen in deren Ertragsfähigkeit bei den großen Summen, welche die Führung erheischt, hat bisher ein aktives Vorgehen verhindert; theilweise wird auch jetzt noch das Bedürfniß derselben für den Personenverkehr bestritten und der Nachweis angeboten, daß z. B. die Zahl der von der Nordsee bis ans Mittelmeer ohne längern Aufenthalt durchfahrenden Reisenden nur eine geringe sei. Wir verfolgen die Angelegenheit aufmerksam, wie ihre Wichtigkeit es verdient.

Die Verquickung des Personen- mit dem Gütertransport durch das Institut der sogenannten gemischten Züge bringt dem Publikum mannigfache Unzuträglichkeiten. Es gibt eben Linien, deren Verkehr zur Trennung des Dienstes nicht ausreicht; andere

können in Folge der ungünstigen Handelszustände zur Zeit nicht mit regelmäßigen reinen Güterzügen befahren werden. Das Departement sucht, wo immer es angeht, die da und dort empfindliche Lücke zwischen Schnell- und gemischten Zügen durch eigentliche Personenzüge ausfüllen zu lassen, stößt aber in den meisten Fällen der Kosten wegen auf energischen Widerstand der Gesellschaften.

Während im Jahr 1881 die Verspätungen von mehr als zehn, respektive fünfzehn Minuten, 1,18 % aller fahrplanmäßig ausgeführten Züge mit Personenbeförderung betragen, ist dieser Satz, wie die beiliegende Zusammenstellung zeigt, für das Jahr 1882 auf 1,32 % gestiegen. Dieses Ergebnis ändert sich aber und wird reduziert bis auf 1,13 %, wenn statt der 5,70 % der im Jahr 1882 verspäteten Gotthardbahnzüge nur das Betreffniß derselben vom Jahr 1881 eingerechnet wird. Es sind also die Züge der Gotthardbahn, welche vorzugsweise den Prozentsatz der Verspätungen erhöht haben, was in den ersten Betriebsmonaten der Bergbahn und bei den vielfach vorgekommenen bedeutenden Verspätungen der deutschen und italienischen Bahnen, wozu im Dezember noch Lawinensturz und Wasserschaden traten, ebenso leicht zu begreifen als zu entschuldigen ist. Der Direktion ist es durch eine Reihe von Verfügungen gelungen, die Regelmäßigkeit der Zugsbewegung zu fördern. Auch die Westbahnen, die Jura-Bern-Luzern-Bahn, Schweizerische Centralbahn, Emmenthalbahn und Vereinigten Schweizerbahnen erfuhren im Dezember durch Naturereignisse Zugverspätungen von Belang. Seit der Einführung der hierseitigen Kontrolle über diesen Dienstzweig (1876) sind die Verspätungen von jährlich 2,74 % auf 1,32 % zurückgegangen. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit hat im Berichtjahr gegenüber dem Jahr 1881 sich gehoben bei den Schnell- und Personenzügen von 25,8 auf 26 km.; gefallen ist sie bei den gemischten Zügen von 17,4 auf 17,3 km. per Zeitstunde.

### Unfälle.

Es gelangten im Geschäftsjahr zur Kenntniß der Aufsichtsbehörde:

◦ Als Folge von Zusammenstößen und Entgleisungen:

1 Tödtung	} von Reisenden;
9 Verletzungen	
1 Tödtung	} vom Bahnpersonal.
7 Verletzungen	

Leistungen schweizerischer Fischzuchtanstalten 1881/82.

Kanton.	Fischzuchtanstalt, Besitzer derselben.		Höhe ü. Meer.	Leiter der Anstalt.	Anzahl der Eier.		Erhaltene Fische			Gewässer, in welche die Fischchen versetzt wurden und Bemerkungen.	
	Nr.				Fischart.	Anzahl im Einzeln. zusammen.	nach Fischart.	nach Anstalt.	%.		
Zürich . . . . .	1	Dachsen, des Staates Zürich	395	Rheinfischzenenauf- seher Mändli, Sohn	Lachse Lachsbastarde Flußforellen Aeschen	362,000 20,500 12,500 227,000	622,000	355,000 20,000 12,000 200,000	587,000	98 97 97 98	Rhein. " " " "
	2	Glattfelden, des Staates Zürich	359	Kantonsrath Keller	Lachse Lachsbastarde Flußforellen	181,500 72,000 81,500	335,000	178,000 70,000 80,000	328,000	98 97 97	Glatt. " " " "
	3	Wasserkirche Zürich, des Staates Zürich	409	Dr. Asper	Lachse Lachsbastarde Flußforellen Seeforellen Rötheli Aeschen Gangfische Maränen	6,500 8,200 135,000 20,000 90,000 6,000 250,000 10,000	525,700	6,000 8,000 132,000 12,000 60,000 5,000 20,000 10,000	253,000	98 97 97 60 66 88 8 100	Limmat. " " " " " " Zürichsee. Limmat. Zürichsee. " "
	4	Sihlwald, des Staates Zürich	500	Ein Mitglied der kant. Fischzuchtcommission	Lachsbastarde Flußforellen Aeschen	12,300 22,500 17,000	51,800 40,000	12,000 22,000 15,000	49,000 30,000	97 97 88	Sihl. " " " "
	5	Zürich, des Herrn Erpf, Spengler	415	Erpf, Spengler	Bachforellen	..	1,574,500	..	1,247,000	..	..
Bern . . . . .	6	Bern, des Herrn Eggimann, Architekt	545	Eggimann, Architekt	Lachse Lachsbastarde Bachforellen Aareforellen Seeforellen Rötheli Felchen (Zug) Aeschen Gangfische Aale	300,000 220,000 125,000 55,000 235,000 185,000 5,000 15,000 400,000 20,000	1,560,000	200,000 200,000 100,000 50,000 200,000 100,000 10,000 20,000	880,000	66 91 80 91 85 54 66 100	Aare. 120,000 in die Aare, 50,000 in seine Anstalt 30,000 an zwei Fischzüchter abgegeben. 10,000 in einen Teich bei Bümpliz, 10,000 in die Worbe, 10,000 in den Philosophenbach, 10,000 in Bäche des Kantons Freiburg, 60,000 in die Anstalt. In die Aare entwischt. 130,000 in die Aare, 50,000 in die Anstalt, 20,000 an drei Fischzüchter. 100,000 in den Thuner- und Brienzensee. 8000 in die Aare, 2000 in die Anstalt. 20,000 in die Aare.
	7	Luzern, der Korporations Gemeinde	438	Sekretär Pfyffer	Bachforellen Seeforellen Saiblinge (Röthel) Maränen	12,000 62,000 15,000 10,000	99,000	11,000 52,000 8,000 9,000	80,000	92 84 53 90	Reuß und Vierwaldstättersee, 5000 Forellen in den Sempachersee (die 5000 Forellen wurden von der Fischzuchtanstalt Teufenthal bezogen).
	8	Perlen, des Fr. Widmer, Metzger	430	Fr. Widmer	Bachforellen Seeforellen Rötheli	10,000 20,000 2,000	32,000 2,000	9,000 18,000 1,800	28,800 1,300	90 90 90	Rothbach.
	9	St. Urban, der Irrenanstalt	457	Schnyder, Verwalter	Bächforellen	..	133,000	..	110,100	..	Mühlebach bei St. Urban.
	10	Chenaleyres bei Belfaux, des Herrn de Vevey	575	de Vevey	Seeforellen	..	100,000	..	90,000	90	In die Teiche der Anstalt.
	11	Basel, des Herrn Lutz, Konditor	260	Lutz, Konditor	Lachsbastarde Bachforellen	20,000 40,000	60,000	13,000 27,000	40,000	75 67	Einige Tausend in die Frenke (Baselland), 6000 in die Birsig; der Rest der Fischchen wurde verkauft.
Basel-Stadt . . . . .	12	Basel, des Herrn Brändlin zum Löwenfels	260	Brändlin	Lachsbastarde Flußforellen Seeforellen	15,000 15,000 2,000	32,000	14,250 14,250 1,900	30,400	95 95 95	5000 Flußforellen, 2000 Seeforellen und 5000 Lachsbastarde in die Birsig. 11,400 Fischchen in den Binninger Mühlebach, 3000 in verschiedene Bäche. 4000 in Weiher.
						92,000		70,400			
					Uebertrag		3,459,500		2,397,500		

Ferner aus andern Gründen :

4 Tödtungen	}	von Reisenden ;
14 Verletzungen		
22 Tödtungen	}	vom Bahnpersonal ;
54 Verletzungen		
20 Tödtungen	}	von Personen, die weder zu den Reisenden, noch zum Bahnpersonal gehörten.
23 Verletzungen		

155 Fälle, also 54 mehr als 1881.

(Im Jahr 1881 wurden durchschnittlich täglich befahren 2664 km., im Jahr 1882 aber 2820.)

Dazu kommen noch 11 Fälle von Selbstmord durch Legen auf die Schienen in offener Bahn.

Nähere Auskunft bietet die angefügte Statistik.

Von den 5 Betriebsgefährdungen, welche Ende 1881 bei den kantonalen Gerichten pendent waren, sind im Berichtsjahre 3 durch Verurtheilung, 2 durch Sistirung wegen mangelnden Beweises abgethan worden.

Im Jahr 1882 überwiesen wir den Kantonen zur Beurtheilung: 30 Fälle, wovon

10	"	durch Verurtheilung,
7	"	" Sistirung,
3	"	" Freisprechung,
1	Fall	" Ueberweisung an die Administrationsbehörden wegen Minderjährigkeit und daheriger Unzurechnungsfähigkeit, zum Abschluß gelangten, während

9 Fälle im Jahr 1883 ihrer Erledigung entgegenzusehen.

Unter den Freigesprochenen finden wir auffallender Weise zwei Bahnangestellte, durch deren nachgewiesene grobe Dienstpflichtverletzung zwei Zusammenstöße von Zügen hätten stattfinden müssen, wenn nicht im entscheidenden Momente die Besonnenheit Dritter die Katastrophen zu verhindern im Stande gewesen wäre.

### Arbeits- und Ruhezeit der Angestellten.

Ueber die hieher gehörigen Verhältnisse des Lokomotivpersonals ist schon an anderer Stelle berichtet worden. Nachdem Sie die Grundsätze, welche das Departement über Präsenz- und wirkliche Arbeitszeit, über Ruhestunden und Freitage aufstellte, ausdrücklich gebilligt haben, war es Aufgabe des Departements, für deren Durchführung zu sorgen. Es wurde bereits gesagt, daß derselben Hinder-



nisse verschiedener Art entgegenstehen. In einzelnen Fällen mußte im Fahrdienste ihre Strenge momentan etwas gemindert werden, um nicht entweder den Bahnverwaltungen unverhältnißmäßig große Opfer oder dem Publikum verkehrliche Nachtheile zuzumuthen.

Es kam im Laufe des Jahres zweimal vor, daß als mildernder Umstand bei Beurtheilung von Eisenbahnunfällen Ueberanstrengung im Dienste von den Gerichten zugelassen worden ist. Das Departement hat nicht gesäumt, eine genaue Untersuchung der betreffenden Fälle anzuordnen, welche beide Mal herausstellte, daß die Angeklagten die eigene Schuld durch derartige Angaben abzuwälzen versucht hatten, daß aber zu einem Einschreiten der Aufsichtsbehörde kein genügender Grund vorliege. Die Gerichte sind hievon in Kenntniß gesetzt worden.

### C. Gotthardbahn.

Die periodischen Berichte über den Bau der Gotthardbahn haben, nachdem die durchgehende Linie Immensee-Chiasso im Laufe des Frühjahrs dem Betrieb übergeben worden, auf Ende Mai 1882 mit Nr. 114 der Monatsberichte und Nr. 39 der Quartalberichte ihren Abschluß gefunden, und auch wir werden hier zum letzten Mal über diese Bahn einen gesonderten Bericht erstatten.

Auf diese Publikationen Bezug nehmend, glauben wir uns hier auf nachstehende Punkte beschränken zu können.

#### 1. Schlußverifikation der Bahnbauten und finanzielle Verhältnisse.

Die Bauleistungen im zehnten und letzten Baujahr, umfassend den Zeitraum vom 1. Oktober 1881 bis 31. Mai 1882, wurden von der internationalen Kommission vom 18. bis 20. Mai in üblicher Weise verifizirt.

Diese Verifikation ergab laut dem bezüglichen Protokoll, daß die ganze Linie in betriebsfähigem Stande sei und daß die Bauarbeiten gemäß den Bestimmungen der Verträge ausgeführt seien.

Auf Grund dieses Ergebnisses erkannte die Kommission, daß der Restbetrag der für den Bau der Gotthardbahn von den beteiligten Staaten bewilligten Subventionen mit dem Schlusse des X. Baujahres, resp. mit dem Tage der Eröffnung des durchgehenden Bahnbetriebes, fällig werde und dem Bundesrathe einzuzahlen sei.

Diese Restsubventionen betragen:

Für den großen Gotthardtunnel	Fr.	106,086. 88
„ die Zufahrtslinien	„	12,025,359. 48
„ „ Cenerelinie	„	2,353,000. —
Total	Fr.	14,484,446. 36

Davon waren von der Schweiz zu bezahlen:

Für den großen Gotthardtunnel	Fr.	24,961. 59
„ die Zufahrtslinien	„	3,282,887. 54
„ „ Cenerelinie	„	1,176,500. —
Zusammen	Fr.	4,484,349. 13

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der durchgehenden Linie (1. Juni 1882) stellen sich die Ausgaben für die Gotthardbahn, abgesehen von den Aenderungen, welche der Abschluß der Abrechnungen mit den Bauunternehmern noch bringen kann, wie folgt:

#### A. Reduzirtes Netz.

Allgemeine Ausgaben	Fr.	35,461,811
Bauausgaben für die tessinischen Thalbahnen	„	30,170,082
„ „ den großen Tunnel	„	62,764,801
„ „ die übrigen Linien	„	71,611,908
Total	Fr.	200,008,602

gegenüber dem Voranschlag von Fr. 222,479,000.

#### B. Cenerelinie.

Allgemeine Ausgaben	Fr.	905,859
Bauausgaben	„	7,976,676
Total	Fr.	8,882,535

gegenüber dem Voranschlag von Fr. 12,000,000.

## 2. Bauvollendung und Betriebseröffnung.

Nachdem der große Gotthardtunnel schon am 1. Januar provisorisch dem Betrieb übergeben worden war, ging auch der Bau der Zufahrtslinien rasch seiner Vollendung entgegen.

Die Vorkollaudation der ausgeführten Arbeiten wurde durch die Gotthardkontrolle in der schon im letztjährigen Geschäftsbericht angedeuteten Weise gegen Ende 1881 begonnen. Die successive aufgenommenen Verzeichnisse über diejenigen Punkte, welche zu Aussetzungen Anlaß gaben oder größere Aktivität erforderten etc., ließ das Departement jeden Monat der Bahndirektion zur Nachachtung zugehen.

Die Cenerelinie war gegen Ende März im Bau so weit vorgeschritten, daß man deren Eröffnung auf Anfang April glaubte in Aussicht nehmen zu dürfen. Es fand daher am 30. März eine provisorische Kollaudation dieser Linie statt, auf Grund welcher wir unter gewissen Vorbehalten die provisorische Betriebsübergabe auf den 10. April gestatteten.

In der ersten Hälfte Mai fand sodann eine Probelastung sämtlicher größeren Brücken der Hauptlinie statt, welche durchaus befriedigende Resultate ergab, und am 15. Mai wurde zur offiziellen Kollaudation der durchgehenden Linie Immensee-Chiasso geschritten. Da das Resultat derselben im Wesentlichen mit demjenigen der internationalen Bauverifikation übereinstimmte, so ertheilten wir die Bewilligung zur Betriebseröffnung auf den 1. Juni unter Vorbehalt beförderlicher Ausführung verschiedener noch rückständigen Bauarbeiten, der Vervollkommnung des Oberbaues, einer sorgfältigen, den Verhältnissen der Gotthardbahn entsprechenden Handhabung des Bahnbewachungs- und Bahnerhaltungsdienstes etc.

Da die italienische Linie Pino-Novara, welche auf der Landesgrenze bei Dirinella an die Gotthardbahn anschließt, auf den Zeitpunkt der Eröffnung des durchgehenden Gotthardverkehrs nicht vollendet war, so mußte die Betriebsübergabe der Strecke Cadenazzo-Landesgrenze bis zur Fertigstellung der italienischen Strecke, welche erst im Dezember statthatte, verschoben werden.

Im Interesse einer möglichst verkehrssicheren Bahn waren, wie in den erwähnten Kollaudationsvorbehalten angedeutet, auch nach der Inbetriebsetzung noch mancherlei Bauarbeiten nachzuholen. Auf Verschiedenes in dieser Beziehung Gebotene wiesen auch erst die beim Betrieb gemachten Erfahrungen hin. So machten wiederholte Rutschungen beim Nordeingang des Polmengotunnels eine Verlängerung des letztern nothwendig, und infolge des unerwartet starken, von Monat zu Monat sich steigernden Verkehrs, dessen sich die Bahn von ihrer Eröffnung an erfreute, erwiesen sich hie und da die Bahn- und Stationsanlagen als zu beschränkt; namentlich stellten sich, um für den Fahrplan mehr Spielraum zu gewinnen und den Verkehr überhaupt besser regeln zu können, die Noth-

wendigkeit einer Kreuzung der Züge im großen Tunnel heraus; es wurde daher die Legung des ursprünglich vorgesehenen zweiten Geleises in diesem Tunnel beschlossen und eine ähnliche Erweiterung auch für die Strecke Bellinzona-Giubiasco in Aussicht genommen, während gleichzeitig die Vergrößerung einiger Stationen ins Auge gefaßt wurde, so namentlich des Stationsgebäudes resp. der Restaurationslokalitäten in Göschenen mit Rücksicht auf den dortigen Mittagshalt der Tagesschnellzüge.

Die Ausführung der Nacharbeiten wurde von unserer Gotthardkontrolle in ähnlicher Weise überwacht wie diejenige der eigentlichen Bauarbeiten.

### 3. Betrieb und Unterhalt.

Bei dem ungewöhnlich starken Güterandrang machte sich bald der Mangel an ausreichendem Betriebsmaterial lebhaft fühlbar. Es mußte daher auf dessen schleunige Vermehrung Bedacht genommen werden, und es wurden, nachdem inzwischen andere Gesellschaften mit ihrem Material leihweise ausgeholfen hatten, zu dem im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Gotthardpark weitere Lokomotiven und Güterwagen bestellt, nach deren Lieferung der Stand des Betriebsmaterials folgender wird:

81 Lokomotiven,  
195 Personenwagen,  
688 Gepäck- und Güterwagen.

Die Bahnanlagen haben schon in der ersten Betriebsperiode wiederholte Proben über die Solidität ihrer Ausführung zu bestehen gehabt, namentlich durch die Hochwasser im Juli und September. Es darf konstatiert werden, daß, einige Beschädigungen von untergeordnetem Belang abgerechnet, die Bauten sich hiebei bewährt haben.

Verschiedene Vorkommnisse beim Betrieb wiesen auf die Unzulänglichkeit der Bahnbewachung und des ursprünglich vorgesehenen Betriebspersonals hin, und es mußte wiederholt auf bezügliche Abhilfe gedrungen werden. Die besondern Bau- und Verkehrsverhältnisse der Gotthardbahn erfordern in dieser Hinsicht auch entsprechende Maßregeln; namentlich ist bei den zahlreichen einer Gebirgsbahn eigenthümlichen Gefahren (Lawinen, Steinfälle, Felsablösungen etc.) eine äußerst sorgfältige, stellenweise permanente Bahnaufsicht unbedingt nothwendig.

#### 4. Verschiedenes.

Unfälle beim Bahnbau waren im Berichtsjahre bis zur Betriebseröffnung im Ganzen noch 32 zu notiren, wodurch 45 Arbeiter betroffen wurden. 7 Arbeiter büßten dabei ihr Leben ein und 38 trugen Verletzungen davon. Die Hauptursachen dieser Unfälle, die der Mehrzahl nach (24) auf die südlichen Zufahrtslinien fallen, sind: Sturz und Fall von Gerüsten, nachträgliche Entladung von Minen, herabfallende Steine etc.

Die Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter, welche in ihrer größten Höhe (August 1880) auf 17,658 Mann stieg, betrug im Mai 1882 noch 1491 Mann.

Holzriesen. Nachdem die im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Vorarbeiten und Verhandlungen über die zum Schutz der Gotthardbahn und ihres Betriebs den Waldungen entlang und namentlich bei Holzriesen aufzustellenden Bestimmungen ihren Abschluß gefunden, regelten wir diese Verhältnisse durch Beschluß vom 19. Mai, wobei wir von der Anschauung ausgingen, daß der Bund als Aufsichtsbehörde das Recht und die Pflicht habe, zu verlangen, daß die Bahnen gewisse Sicherheitsmaßregeln treffen und daß sie die rechtlichen Mittel anwenden, um die nöthige Sicherheit herzustellen. Demgemäß bestimmten wir, daß gewisse Holzriesen gar nicht, andere nur unter den Verhältnissen angemessenen Beschränkungen betrieben werden dürfen. Gegenüber dieser Entscheidung kommt der Bahnverwaltung ihrerseits zu, von den Berechtigten auf Grund des Expropriationsgesetzes die Abtretung oder die Beschränkung ihrer Rechte zu erwirken.

Die Frage geeigneter forstlicher Maßnahmen zum Schutz der Bahn (Schutzwaldungen, Beschränkung des Weidganges etc.) wurde im Berichtsjahre weiter verfolgt, konnte aber noch nicht erledigt werden.

Ebenso harrt auch die Frage der Errichtung einer Hauptwerkstätte für die Gotthardbahn, die seit Jahren studirt und vorberathen wird, noch ihrer endlichen Lösung.

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend ein  
am 31. März 1883 mit Oesterreich - Ungarn abge-  
schlossenes Uebereinkommen behufs Verhinderung der  
Ausbreitung von Thierseuchen durch den Viehverkehr.

(Vom 14. April 1883.)

Tit.

Gegen Ende Oktober vorigen Jahres äußerte die k. k. österreichisch-ungarische Regierung uns gegenüber den Wunsch, mit der Schweiz einen Vertrag zur Abwehr ansteckender Thierkrankheiten abzuschließen und wir erklärten uns bereit, zu gedachtem Zwecke in Unterhandlungen zu treten. Es leiteten uns dabei insbesondere folgende Erwägungen.

Schon gegenwärtig ist der Viehverkehr zwischen der Schweiz und Oesterreich-Ungarn ein ziemlich bedeutender, wie sich aus nachfolgender Zusammenstellung ergibt.

Es wurden in die Schweiz über die österreichisch-schweizerische Grenze eingeführt:

im Jahre	Pferde, Esel Maulesel. Stück.	Rindvieh. Stück.	Kleinvieh. Stück.	Total. Stück.
1878	943	22,551	17,793	41,287
1879	1125	16,271	14,612	32,008
1880	1389	18,766	14,072	34,227
1881	1156	20,302	16,066	37,524
1882	1050	26,714	18,392	46,156

## **Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1882.**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1883
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.04.1883
Date	
Data	
Seite	317-359
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 844

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.