

Schweizerisches Bundesblatt.

29. Jahrgang. II.

Nr. 17.

21. April 1877.

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 Jahre 1876.

Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handels- departements.

Organisation des Departements; Personelles.

Gemäß dem Budget pro 1876 wurde die Stelle eines Gehülfen des administrativen Inspektors provisorisch besetzt; der Gewählte trat am 18. April ein.

Wie die Botschaft zum Budget angenommen hatte, erwies sich für die Statistik fortwährend Aushilfe als nothwendig.

Während des größeren Theiles des Berichtjahres erforderte die Prüfung und Begutachtung der von der Gotthardbahndirektion behufs Rekonstruktion ihres Unternehmens gemachten Vorlagen, die Ausarbeitung des Protokolls der dießfalls eingesetzten Kommission und ihrer Subkommission u. s. w. die Zuziehung eines Technikers.

Erheblich vermehrte Geschäfte bezüglich des Handelswesens führten zur provisorischen Anstellung eines weitem Kanzlisten.

In Folge Demission des Eisenbahnstatistikers und des Uebersetzers der Handelskanzlei fanden Neuwahlen statt. Ein Wechsel in der Person trat auch ein für die Stelle des Uebersetzers und Kanzlisten der Eisenbahnabtheilung.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

Geseze und Verordnungen; Publikationen.

Betreffend das neue Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen verweisen wir auf die weiter hinten, im speziellen Theile, folgenden Bemerkungen.

Die Reklamation der Verwaltung der schweizerischen Westbahnen gegen die ihr gemäß unserer Verordnung vom 17. September 1874 in Rechnung gebrachten Pfandbuchgebühren gab uns Veranlassung, zu prüfen, ob nicht diese Verordnung überhaupt einer Revision zu unterwerfen sei. Die Punkte, welche nach den gesammelten Erfahrungen allenfalls besser anders normirt werden könnten, waren aber von zu untergeordneter Bedeutung, um eine Textänderung zu rechtfertigen.

Von einigen größeren Bahnunternehmungen zur Genehmigung vorgelegte einheitliche Bahnpolizeireglements und von verschiedenen Kantonsregierungen gegen einzelne Bestimmungen erhobene Einwendungen prinzipieller Natur (eine bezügliche Beschwerde der Regierung von Aargau ist bei Ihnen pendent) machten das Bedürfniß nach bundesgesetzlicher Regulirung der diesfälligen Fragen immer fühlbarer; das durch Art. 31, Absatz 6 des Eisenbahngesezes vorgesehene Gesez gegen Beschädigung der Eisenbahnen etc. liegt in Bearbeitung.

Schon vor längerer Zeit hat der schweiz. Thierschutzverein eine Verordnung angeregt, um den Transport lebender Thiere auf den Eisenbahnen von gewissen damit verbundenen Uebelständen möglichst zu befreien. Die Angelegenheit ist neuerdings dem Eisenbahndepartement zur Vorbehandlung überwiesen worden, nachdem sie inzwischen vor dem Departement des Innern gelegen; die nöthigen Materialien sind gesammelt.

Die Eisenbahnaktensammlung vom Jahr 1876 füllt nur ein Heft von zirka 10 Bogen; das vierte Bändchen der neuen Folge wird daher erst mit dem Jahr 1877 zum Abschluß kommen. Um die Abonnenten nicht mehr so lange warten zu lassen, wird künftig

die Sammlung bogenweise expedirt werden und die Kanzlei des Eisenbahndepartements die Expedition besorgen.

Andere Publikationen des Departementes sind weiter unten im speziellen Theile erwähnt.

Postulate.

Dem Postulate über die Sicherung der Gläubiger bei Fusionen etc. (Nr. 30 der Sammlung) sind wir durch Botschaft vom 9. Juni 1876 (Bundesblatt II, 1004) nachgekommen.

Mit der Begutachtung der Frage, ob nicht das Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen durch die Aufnahme von Bestimmungen über den Abschluß eines gerichtlichen Accommodements zwischen den Gläubigern und der in Liquidation befindlichen Bahngesellschaft zu ergänzen sei (Postulat Nr. 93) und ob nicht im Falle der Bejahung noch andere Bestimmungen des genannten Gesetzes einer Revision zu unterwerfen wären, ist ein in Sachen besonders kompetenter schweizerischer Jurist betraut worden. Wir gedenken Ihnen unsern bezüglichen Vorschlag in der nächsten Junisession vorzulegen.

Betreffend die übrigen das Eisenbahnwesen beschlagenden Postulate, soweit sie 1876 noch pendent waren, wird an andern Stellen dieses Berichtes referirt.

Staatsverträge. Beziehungen zu auswärtigen Bahnunternehmungen.

Im Juni wurde unser „vorläufiger Entwurf für eine Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr“ nebst einem die Motive enthaltenden Memorial den Regierungen von Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Holland, Italien, Luxemburg, Oesterreich, Ungarn, Portugal, Rußland und Spanien mitgetheilt, mit dem Ersuchen um ihre Rückäußerung, ob sie den Entwurf als eine geeignete Grundlage für weitere Behandlung der Frage im Wege der Konferenzberathung anerkennen, in welchem Falle wir auf einen schicklichen Zeitpunkt die Konferenz nach Bern einberufen würden.

Bis jetzt haben die Anfrage bejaht und sich zur Beschickung einer Konferenz bereit erklärt die Regierungen von Belgien, Italien und Luxemburg und prinzipiell einer Konferenz über die Materie gleichfalls zugestimmt die Niederlande. Die russische Legation hat um die

Ermächtigung nachgesucht, die Arbeit ins Russische zu übersetzen und in einer offiziellen Zeitschrift zu veröffentlichen.

Ein zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Alta Italia über den gemeinsamen Betrieb der internationalen Station Chiasso abgeschlossener Vertrag erhielt die Genehmigung der beiderseitigen Regierungen; einige nachträglich vereinbarte Modifikationen bedürfen derselben noch.

Nachdem über die Tracirung der Linie Bülach-Schaffhausen auf großh. badischem Gebiete und über die Situirung von Stationen längere Verhandlungen zwischen der großh. badischen Regierung und der Direktion der schweizerischen Nordostbahn stattgefunden, ist laut Mittheilungen aus dem November über die technischen Grundlagen des Unternehmens ein Einverständniß erzielt worden. Die seither über die Nordostbahn ausgebrochene Krisis hat sich dem Abschluß der Angelegenheit hindernd in den Weg gestellt.

Nach Uebung empfohlen wir bei Italion ein Gesuch der Simplonbahngesellschaft um die Konzession für den auf italienisches Gebiet entfallenden Theil des Tunnels und um die Zusicherung, daß von italienischer Seite zur Verbindung mit dem Simplon die südliche Zufahrtslinie werde gebaut werden.

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

a. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Konzessionen.

Im Jahr 1876 wurden bloß zwei Konzessionen ertheilt:

- 1) Für eine Eisenbahn von Seebach (Oerlikon) nach Zürich. Länge: 4,38 Kilometer. Minimalradius: 300 Meter. Maximalsteigung: 25 ‰. Kosten pro Kilometer: Fr. 570,776. Gesamtkosten: Fr. 2,500,000.
- 2) Für eine einschienige oder Centralspurbahn von Interlaken auf die Heimwehfluh. Länge: 2,1 Kilometer. Maximalsteigung: 70 ‰. Kosten pro Kilometer: Fr. 70—100,000. Gesamtkosten zirka Fr. 200,000.

Mit Rücksicht auf den Charakter der letztern Bahn als einer reinen Touristen- und Luxusbahn wurden in die Konzession verschiedene

Ausnahmsbestimmungen aufgenommen (Ausschluß von Waaren- und Viehtransport, Reduktion der obligatorischen Züge und der Fahrgeschwindigkeit, erhöhte Taxen etc.).

Pendent blieb bei Ihnen das Gesuch um Konzession für das auf Schaffhäuser Gebiet gelegene Stück der Linie Ezweilen-Schaffhausen.

Untergegangen sind die Konzessionen für folgende Linien:

- 1) Schaffhausen-Thayngen-Hofen,
- 2) Stühlingen-Beringen,
- 3) Mendrisio-Monte Generoso,
- 4) Bauma-Hinweil, Edikon-Wald,
- 5) Wohlhausen-Willisau,
- 6) Genf-Gex,
- 7) Suhrenthalbahn (Oberentfelden oder Kolliken-Marchstein),
- 8) Lugano-Fornasette (-Luino),

Nr. 6 durch ausdrücklichen Verzicht, die übrigen durch unbenutzten Ablauf der Ausweisfristen.

Fristverlängerungen, Aenderungen und Uebertragungen von Konzessionen, Betriebsverträge.

Betreffend **Fristverlängerung** wurden von Ihnen 17 Beschlüsse gefaßt. 2 betrafen die Frist für Ausweis und Baubeginn; in einem dieser zwei Fälle (Glarus-Linththal) hatte der betheiligte Kanton Einsprache erhoben und fand bei Ihnen theilweise Berücksichtigung. 6 Beschlüsse bezogen sich auf die Vollendungsfrist; einem dieser Gesuche (Payerne-Yverdon) wurde nur theilweise entsprochen; in einem andern Falle (Urnäsch-Appenzell) wurden drei Jahre zugestanden. 9 endlich hatten sämtliche Ausweis- und Baufristen zum Gegenstand; in einem der Fälle wurden auf erhobene Einsprache hin die Rechte der mit der Bahngesellschaft in Vertragsverhältnissen stehenden Drittpersonen ausdrücklich vorbehalten. Die Gesuche für 6 Linien blieben bei Ihnen pendent.

Kraft der uns durch Bundesbeschlüsse vom 21. März und 24. Juni erteilten Ermächtigung erledigten wir von uns aus 10 unbeanstandete Gesuche um Verlängerung der Ausweis- und Baubeginnsfrist und 2 Gesuche um Erstreckung der letztern Frist. In zwei Fällen geschah dies mit dem Bemerkten, daß eine weitere Zurückschiebung der Termine von uns nicht bewilligt, resp. bei Ihnen nicht empfohlen werden könnte.

Abgeändert wurden die Konzessionen:

- 1) für Winterthur-Zofingen, bezüglich des Tracé; eine von der Nordostbahndirektion erhobene Einsprache fand keine Berücksichtigung.
- 2) für die Bödelibahn, bezüglich gewisser Taxen.

Genehmigt wurde die Uebertragung der Konzessionen für folgende Unternehmungen:

- 1) die Genfer Straßenbahnen.
- 2) Pruntrut-Delle.
- 3) Jougne-Eclépens.
- 4) die Straßenbahn Bözingen-Biel-Nidau.

Pendent blieben die Gesuche betreffend die Linie Ezweilen-Feuerthalen und Rigikaltbad-Scheidegg.

Betriebsverträge hatten wir zu prüfen betreffend die Linien:

- 1) Bern-Luzern (zwei Verträge);
- 2) Effretikon-Wezikon-Hinweil;
- 3) Bödelibahn;
- 4) Lyß-Fräschels;
- 5) Wohlen-Bremgarten;
- 6) Wald-Rüti.

Ziffer 2 und 3 haben Sie in der Dezembersitzung und Ziffer 4 in der jüngsten Märzsession genehmigt. Noch läßt sich nicht bestimmen, wann eine Vorlage über die Verträge unter 5 und 6 an die Rätthe wird erfolgen können, da die bezüglichen Verhandlungen Schwierigkeiten bezeugen.

Die zwei Verträge über den Betrieb der Linie Bern-Luzern während der Liquidation wurden vom Bundesgerichte mit der Direktion der bernischen Jurabahnen abgeschlossen. Sie gelangten nicht vor das Forum der Bundesversammlung, weil allseitig angenommen wurde, es finde Artikel 10 des Eisenbahngesetzes auf Betriebsverträge in Liquidationsfällen keine Anwendung, sondern werde substituiert durch Artikel 20 des Gesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation, welcher das Bundesgericht anweist, Vorsorge zu treffen, daß der Betrieb der Bahn nicht unterbrochen werde. Es kann sich hier nicht um Abtretung von Rechten oder Pflichten, welche in einer Konzession enthalten sind, an einen Dritten handeln, die von den Rätthen nach Anhörung der Kantone und des Bundesrathes zu erörtern wäre, sondern lediglich um Vorsorge zu ungestörter Fortführung des Betriebes einer Linie, deren Konzessionär außer Stande

ist, seinen daherigen Verpflichtungen nachzukommen. Aus dem nämlichen Grunde wurden auch die betreffenden Kantonsregierungen nicht zur Vernehmlassung über diese Verträge eingeladen.

Statutengenehmigungen. Nachstehende Unternehmungen hatten uns entweder neue oder revidirte Statuten im Laufe des Berichtsjahres zur Prüfung vorgelegt:

- 1) Die Nationalbahn (neue und revidirte);
- 2) „ Regina Montium (revidirte);
- 3) „ Uetlibergbahn (revidirte);
- 4) „ Töbthalbahn (revidirte);
- 5) „ Tramways in Genf (neue);
- 6) „ schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen (revidirte);
- 7) „ Simplonbahn (revidirte).

Die Genehmigung aller dieser Vorlagen stieß auf keine erheblichen Schwierigkeiten.

Eine Kantonsregierung hat in einem Spezialfall die Frage aufgeworfen, welche Bedeutung den Bestimmungen kantonaler Aktiengesetze hinsichtlich Genehmigung der Statuten von Eisenbahngesellschaften und hinsichtlich Erfüllung der formellen gesetzlichen Requisite (Veröffentlichung) noch beizulegen sei, nachdem Artikel 7 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 dem Bundesrathe das Genehmigungsrecht zugesprochen, und denselben nur verpflichtet habe, die Ansichten der Kantonsregierungen einzuholen. Die Erledigung dieser Frage, über welche die Gutachten der Regierungen der Kantone, welche Aktiengesetze besitzen, eingeholt worden sind, fällt ins Jahr 1877.

Finanzausweise.

Es wurden die Finanzausweise für folgende Unternehmungen anerkannt:

- 1) Genfer Pferdebahnen, mit Ausnahme des Stückes von Chêne-Bougeries nach Moillesulaz (Baukostenvoranschlag: 1,260,602 Fr.);
- 2) Koblenz-Laufenburg-Stein (Fr. 4,966,000);
- 3) rechtsufrige Zürichseebahn, Zürich-Rapperswil (Fr. 14,200,000);
- 4) Glarus-Linththal (Fr. 3,600,000).

Ad 1 bewilligten wir einen getheilten Finanzausweis, mit Rücksicht darauf, daß für das genannte kleine Stück ein späterer

Vollendungstermin besteht, der Ausführung desselben verschiedene nicht vom Konzessionär abhängige Maßnahmen vorhergehen müssen und auch ohne diese Streke die Genfer Tramways ein Ganzes bilden.

Ad 3 war eine gleiche Theilung des Finanzausweises angebehrnt worden, in der Weise, daß zunächst nur derjenige für die Streke vom rechten Limmatufer bis zum Bahnhof Riesbach geleistet werden wollte. Wir wiesen das Gesuch ab, weil die nöthigen Voraussetzungen fehlten, um auf eine Theilung des Ausweises einzutreten.

Die Ausweise ad 2—4 wurden nur unter der Bedingung vorläufig gutgeheißen, daß die Nordostbahn nach Durchführung der Finanzoperationen, welche sie zur Beschaffung der für die nächsten Jahre nöthigen Geldmittel eingeleitet hatte, einen neuen Finanzausweis leiste.

Bei Anlaß der Verpfändung für ein im 1. Rang auf die Linie Winterthur-Zofingen sicher zu stellendes Anleihen wurde von der schweiz. Nationalbahn ein ergänzter Finanzausweis für ihre ganze Linie gemäß dem revidirten Kostenvoranschlag von Fr. 31,395,000 verlangt und erbracht.

Im Laufe des Jahres 1876 sind uns zwei Verträge zur Kenntniß gelangt, welche zwei schweizerische Bahnverwaltungen mit einem ausländischen Geldinstitute über Anleihen von hohen Beträgen abgeschlossen haben und durch deren Bestimmungen die volle Handlungsfreiheit der Gesellschaften sowohl im Bau- als Betriebswesen etwas eingeschränkt wurde. Die Bedenken, welche das Departement dagegen erhob, vermochten die Verwaltungen zu beschwichtigen, indem sie den Nachweis leisteten, daß die Vorschriften der Bundesbehörden über Bahnbau und Bahnbetrieb vorbehalten seien, beziehungsweise über den Verträgen stehen sollen.

Bauprogramme. Kauttionen.

Gemäß unserem letztjährigen Berichte verlangten wir für die Unternehmungen, für welche Finanzausweise geleistet wurden, Aufstellung und Vorlage eines Arbeitsprogramms; immerhin wurden auf Empfehlung des Staatsrathes von Genf und mit Rücksicht auf die kurze Frist zwischen Beginn und Vollendung der Ausführungsarbeiten die Genfer Pferdebahnen von dieser Pflicht dispensirt. Die Nordostbahn wurde bei ihrem Bauprogramm für die Rechtsufrige behaftet; die Verhandlungen betreffend das Programm für die andern zwei Linien erlitten durch die von der genannten Gesellschaft über ihre Finanzlage veranstalteten Untersuchungen eine Unterbrechung.

Einem Gesuche der Westbahnen um Intervention, damit nicht der über einen Unternehmer ausgebrochene Konkurs und die durch denselben nöthig gewordene Feststellung verschiedener Thatsachen die Weiterführung der Arbeiten an der Linie Payerne-Yverdon allzulange verzögere und die Einhaltung des Vollendungstermins unmöglich mache, konnte aus Kompetenzgründen keine Folge gegeben werden.

Der Bestand der Kauttionen blieb unverändert, abgesehen von Titelaustausch im Depositum der Simplonbahn.

Liquidationen. Konzessionsverwirkung.

Nachdem die bernische Jurabahn als Betriebspächterin der Bern-Luzern-Bahn erklärt hatte, mit Rücksicht auf die materielle Insolvenz der letztern Unternehmung am 10. Januar den Betrieb einzustellen, richteten wir am 7. Januar an die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft die durch Artikel 28 des Eisenbahngesetzes vorgesehene Aufforderung zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen, indem wir zugleich ablehnten, für die Forterhaltung des Bahnbetriebes Maßnahmen zu treffen, die Verwaltung vielmehr einladen, sofort ihre Insolvenz zu erklären, damit allfällige Auslagen für diesen — alsdann vom Bundesgerichte anzuordnenden — Fortbetrieb des ersten Privilegiums auf den Erlös genossen. In letzter Stunde kam darauf unter der Intervention der Kantone Bern und Luzern ein Convenium mit der bernischen Jurabahn zu Stande, welches den Betrieb bis Ende Februar sicherte.

Am 18. Januar beschlossen die Obligationäre der Bern-Luzern-Bahn mit großer Mehrheit, die Liquidation der Bahn zu verlangen, und das Bundesgericht setzte dieser eine Frist von 6 Monaten zur Befriedigung der Gläubiger an, immerhin in der Meinung, daß die Liquidation schon früher erkannt würde, wenn die Gesellschaft den Fortbetrieb nicht zu sichern vermöchte.

Am 26. Januar erfolgte darauf die Insolvenzerklärung der Gesellschaft und am 27. das Liquidationserkenntniß des Bundesgerichtes.

Das Bundesgericht, welches uns anging, ihm resp. der Massaverwaltung einen Kredit zu eröffnen, um nöthigenfalls die täglichen und monatlichen Ausgaben und die Betriebsdefizite zu decken, ersuchten wir, zur Gewinnung der erforderlichen Mittel nach anderweitigen Quellen sich umzusehen, welche im Spezialfalle unschwer zu finden sein möchten, da entweder die Gesellschaft, welche provisorisch den Betrieb übernommen habe, im Hinblick auf Artikel 38 des Gesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen zu einer pekuniären Aushilfe bereit sein werde oder ein-

zelne Gläubiger in Wahrnehmung höherer Interessen sich zu momentanen Vorschüssen verstehen werden.

Wir gingen dabei von der Erwägung aus, daß die Masseverwaltung einer Eisenbahn sich im Wesentlichen in der nämlichen Stellung befinde, wie bei einem gewöhnlichen Konkurse der curator bonorum, welcher für die Fortführung eines im Gange befindlichen Geschäftes nur insofern und soweit zu sorgen hat, als die Mittel hierfür aus den Objekten des Konkurses beschafft, resp. erzielt werden können, und daß der Standpunkt, wonach der Bund für den Fortbetrieb einer Bahn ohne Weiteres und unbeschränkt mit seinem Vermögen aufzukommen habe, zu Komplikationen mannigfachster Art und unter Umständen zu schweren Verlusten führen müßte.

Zur Theilnahme an der Steigerung meldeten sich die Kantone Bern und Luzern, sowohl in Gemeinschaft mit einander als jeder einzelne für sich; und ferner die wesentlich aus den bisherigen Obligationären der Bern-Luzern-Bahn gebildete „Neue Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft“. Luzern zog seine Anmeldung später wieder zurück. Der Kanton Bern wurde ohne weitem Ausweis zur Steigerung zugelassen.

Von der neuen Aktiengesellschaft mußte, da sie im Fall des Ankaufes der Bahn in kurzen Terminen voraussichtlich zirka 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken baar zu bezahlen und weiterhin successive verschiedene Arbeiten und Anschaffungen zu machen hatte, und da die Hauptmasse der Aktionäre kein baares Geld, sondern nur ihre Obligationen auf die alte Gesellschaft zu bringen, ein weiterer Ausweis gefordert werden. Die nöthigen Garantien wurden schließlich durch eine Barkaution von 1 Million Franken und durch die Verpflichtung, im Fall des Zuschlages einen Finanzausweis bezüglich des künftigen Betriebes der Bahn zu erbringen, geleistet.

Zur Empfangnahme des der Gesellschaft der *Ligne d'Italie* zur Verfügung stehenden Saldo hat sich noch Niemand legitimirt. Das Mittel der öffentlichen Aufforderung wurde indessen darum nicht in Anwendung gebracht, weil, was hierorts bekannt ist, an der Hinwegräumung der dem Bezug entgegenstehenden äußern Hindernisse (Arreste) thätig gearbeitet wird.

b. Expropriationsverfahren.

Schätzungskommissionen

wurden neu bestellt für folgende Linien:

- 1) Rapperswil-Brunnen (zwei Kantonsgebiete);
- 2) Glarus-Linththal;
- 3) Koblenz-Laufenburg-Stein.

Vom Bundesgericht wurden außerdem 3, vom Bundesrath 1 und von einer Kantonsregierung 6 Ersazwahlen getroffen.

Die Bewilligung zum

ausserordentlichen Schätzungsverfahren

wurde nur in 1 Falle ausdrücklich angebeht und ertheilt.

Bestreitungen der Abtretungspflicht

wurden 17 auhängig gemacht. (5 weitere unter diesem Titel anher geleitete Eingaben erwiesen sich als Entschädigungsansprachen, welche den betreffenden Gemeinderäthen zuhänden der eidg. Schätzungskommission zurükgestellt wurden.) Von den 17 eigentlichen Einsprachen (mit Bezug auf 2 wurden Lokalbesichtigungen vorgenommen) erledigten sich 4 durch Anerkennung oder durch Verzicht auf die Expropriation oder durch gütliche Vereinbarung, 9 durch motivirte Abweisung, 3 durch Guttheilung; auf 1 wurde zur Zeit nicht eingetreten.

Im letzten Falle war neben der Frage, ob die Bahn das Wasser eines Bächleins wirklich nöthig habe, streitig, ob dem Einsprecher ein Privatrecht auf dieses Wasser zustehe. Während die kantonalen Behörden, bei welchen die Herstellung des ehavorigen Zustandes verlangt worden war, die erstere Frage zuerst entschieden sehen wollten, fanden wir, daß richtiger und zweckmäßiger die zweite zuerst von den kantonalen Gerichten gelöst werden müsse, da, wenn Einsprecher nicht legitimirt sei, das Wasser rechtsgültig bereits (durch Vertrag mit dem Eigenthümer des Landes, wo jenes abgeleitet wird) erworben, also ein weiteres Verfahren unnöthig sei.

Mit der Abweisung einer Einsprache gegen die Pflicht zur Abtretung eines Wässerungsrechtes, durch welches sich ein Bahndamm gefährdet erwies, wurde das sofortige Verbot der ferneren Ausübung dieses Wässerungsrechtes und die Androhung verbunden, daß die Einsprecher im Fall der Widerhandlung wegen Gefährdung des Eisenbahnbetriebes dem Richter überwiesen würden.

Ein Eigenthümer, der Land zur Materialgewinnung abtreten sollte, machte geltend, daß aus einem an das Bahngebiet anstoßenden Flusse genug Material zu beziehen sei. Da diese Art des Bezuges mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen wäre, so wurde er zur Abtretung pflichtig erklärt.

Umgekehrt wurde eine Einsprache gutgeheißen, da sich zeigte, daß durch das Abtretungsobjekt die Kommunikation eines Dritten verbessert werden sollte, und die Gesellschaft ohne bedeutende

Nachtheile diesem einen anderen Weg (über die Bahnlinie) verschaffen konnte:

Die Nationalbahn wurde auf erfolgte Einsprache verpflichtet, einen Viadukt über die Bülacherlinie der Nordostbahn, die zur Zeit nur einspurig gebaut ist, aber gemäß Konzession zweispurig angelegt werden kann, der letztern Eventualität anzupassen.

Bauinhibitionen.

Von 28 theils beim Bundesrathe, theils beim Departemente angebrachten Gesuchen um Baueinstellung wurden 10 von den betreffenden Gesellschaften sofort als begründet anerkannt, 11 im weiteren Verlaufe des Verfahrens, meist in Folge getroffener Verständigung, wieder zurückgezogen, 6 abgewiesen und 1 entgegen dem Antrag der Verwaltung definitiv gutgeheißen. In 2 Fällen fanden Augenscheine statt.

Ein Begehren wurde damit begründet, daß ein Wasserdurchlaß mit einer geringeren Oeffnung als verabredet worden sei, ausgeführt werden wolle. Dem Inhibenten wurde erwiedert, es sei nicht Sache des Bundesrathes, die Eisenbahnunternehmungen zur Erfüllung von Privatverträgen anzuhalten, soweit dieselben wenigstens nicht auf die genehmigten Pläne sich stützen oder mit öffentlichen Interessen zusammenfallen.

Ein Plan hatte unsere Genehmigung erlangt, der einem Kanal aus, wie uns schien, zwingenden Gründen eine etwas andere Richtung gab, als er nach dem Wortlaut eines bundesgerichtlichen Urtheils hätte erhalten sollen. Der Eigenthümer verlangte Sistirung der Arbeiten, bis das Bundesgericht über die Zulässigkeit der Aenderung, resp. den Sinn seines Urtheils entschieden haben würde. Wir entsprachen dem Gesuche unter Ansetzung einer Frist zur Anbringung der Klage resp. des Erläuterungsgesuches. Mit einem Begehren um Kautionsaufgabe gegen diesen Inhibenten wiesen wir die Gesellschaft ans Bundesgericht. Der Fall beweist, daß Art. 6 und 7 des gegenwärtigen Expropriationsgesetzes leicht zu schwierigen Konflikten zwischen der richterlichen und der administrativen Behörde führen können.

Eine schwyzerische Behörde verbot der Nordostbahn, gemäß kantonalem Rechte, einen Grünhag auf die Grenze zu sezen. Wir hoben das Verbot auf, gestützt auf einen rechtskräftigen Erläuterungsbescheid der Schätzungskommission, wonach die Entschädigung unter Berücksichtigung dieser Inkonvenienz bemessen worden war, und auf die Erwägung, daß das Expropriationsrecht als das stärkere

entgegenstehende Rechte aufhebe und der Bundesrath wie die Urtheile des Bundesgerichts, so auch die Erkenntnisse der Schätzungskommissionen zu vollziehen habe.

Das Gesuch einer Verwaltung um Aufhebung der Verfügung einer kantonalen Gerichtsbehörde, wodurch die von der Bahn vertragsgemäß an einem Brunnen auszuführenden, laut Angabe des Eigenthümers aber nicht konform ausgeführten Arbeiten „unter Androhung von Rechtsnachtheilen“ sistirt wurden, wurde abgewiesen, weil Privatverträge unter kantonalem Rechte stehen, die fraglichen Arbeiten nicht zum eigentlichen Bahnbau gehören und die Androhung die Fortsetzung der Arbeiten nicht unbedingt hindere.

Baubewilligungen

waren Gegenstand von 11 Beschlüssen. In 7 Fällen wurde die Erlaubniß zur Inangriffnahme unbedingt ertheilt; in einem Fall ordneten wir noch eine bessere Konstatirung des Thatbestandes an; 2 Fälle erledigten sich durch nachträgliche Einwilligung der Expropriaten, nachdem in einem ein Augenschein stattgefunden hatte. 1 Beschluß wurde durch eine Protestation und Verwahrung gegen eine Baubewilligung veranlaßt.

Anderweitige Gesuche in Expropriationssachen

liefen 27 ein. 10 waren darauf gerichtet, daß die betreffende Verwaltung, welche die Pläne schon längere Zeit vorher aufgelegt hatte, angehalten werde, die Schätzungskommission endlich einmal zusammenzuberaufen, oder aber auf die Expropriation zu verzichten. 3 dieser Fälle erledigten sich durch Zurückziehung der Pläne, also Verzicht auf die Expropriation; 6 durch Anerkennung, d. h. durch die in Folge der Beschwerde Seitens der Gesellschaft bewerkstelligte Einberufung der Schätzungskommission; 1 durch Ansetzung einer Frist an die Verwaltung, um die Schätzungskommission zusammenzuberaufen, unter der Androhung, daß sonst Verzicht auf die Expropriation angenommen würde (welcher Androhung dann wirklich Folge gegeben wurde).

3 Beschwerdeführer, welche sich über Verschleppung von bereits bei Schätzungskommissionen anhängigen Fällen beklagten, wurden ans Bundesgericht als Aufsichtsbehörde gewiesen, oder wurden in Folge der Beschwerde von den Verwaltungen durch Beförderung des Verfahrens zufriedener gestellt.

3 Beschwerden bezweckten Einleitung eines Verfahrens, um Schaden abzuschätzen, welcher in den Plänen und Expropriations-

listen nicht vorhergesehen worden, sondern erst bei der Bauausführung zu Tage getreten war. (Verschiedene Begehren gleicher Art waren mit Inhibitionsgesuchen verbunden und sind unter dieser Rubrik eingereiht). In 2 Fällen anerkannte die betreffende Gesellschaft das Begehren; in 1 Fall wurde sie unter geeigneter Androhung verpflichtet, die Schätzungskommission zusammenzuberufen.

11 Gesuche hatten anderweitige Zwecke verschiedener Art.

Auf Grund eines Erkenntnisses der Schätzungskommission verständigten sich eine Verwaltung und ein Expropriat über das Ausmaß und über Rückabtretung gewisser Parzellen und fixirten die Verabredungen in zwei Verträgen. Nun beschwerte sich der Expropriat bei uns, daß diese Verträge Irrthümer enthalten. Wir verwiesen ihn an die kantonalen Gerichte, weil er sich durch Abschluß der wenn auch auf der Schätzung eidgenössischer Behörden basirenden Verträge auf den Boden des kantonalen Rechtes gestellt habe und daher die kantonalen Gerichte zu untersuchen haben, ob diese Verträge wegen Irrthum ganz oder theilweise aufzuheben seien.

Durch Materialabstürze beim Bau einer Eisenbahn wurde ein Bach aus seinem Bette und auf Land gedrängt, dessen Expropriation im Plane nicht vorgesehen war. Die Eigenthümer dieses Landes verlangten bei den kantonalen Gerichten Wiederherstellung des ehedemigen Zustandes und Verbot weiterer Materialabschüttung. Die Gesellschaft bestritt die Kompetenz der kantonalen Gerichte und siegte damit (im summarischen Verfahren) ob. Nun wendeten sich die Geschädigten an den Bundesrath mit dem Gesuche, es möge die Kompetenz der kantonalen Gerichte zu den verlangten Verfügungen anerkannt und die Sache in diesem Sinne an dieselben zurückgewiesen werden; eventuell möge der Bundesrath die nöthigen Verfügungen treffen, um die Ueberschwemmung ihres Landes zu beseitigen und für die Zukunft zu verhüten. In ihrer Motivirung giengen die Petenten u. A. von folgender Ansicht aus: Die in den Gemeinden aufgelegten Pläne bezeichnen die räumlichen Grenzen des Gebietes, welches für die Expropriation in Anspruch genommen und in Folge dessen der unmittelbaren Einwirkung der Bundesgesetze und der Bundesbehörden unterstellt wird; alles andere Grundeigenthum bleibe unter dem Schutze der kantonalen Gesetze und Behörden. Zeige sich während des Baues der Bahn das Bedürfniß neuer Expropriationen, so habe die Gesellschaft gemäß Art. 22 des Gesetzes um die Bewilligung des Expropriationsverfahrens einzukommen; so lange der Bundesrath diese Bewilligung nicht erteilt habe, bleibe das Eigenthum unter dem Schutze der Kantone. Die Gesellschaft bestritt außer dem Kausalzusammenhang der eingetretenen Schädigung mit ihren Arbeiten die Kompe-

tenz des Bundesrathes, als Kassationsinstanz die Urtheile kantonaler Gerichte zu prüfen, resp. aufzuheben, und schloß damit, der Rekurrent möge im ordentlichen Prozeßweg seine Begehren verfolgen. Nachdem eine Lokalbesichtigung den bestrittenen Kausalzusammenhang dargethan, hielten wir die Gesellschaft an, dafür zu sorgen, daß binnen Frist die Schätzungskommission die Ladungen zur Beurtheilung des Falles erlasse. Die Erwägungen giengen u. A. dahin:

Im Allgemeinen sprechen für die von den Petenten aufgestellte Theorie gute Gründe; sie verfolgen aber die Konsequenz des Expropriationsrechtes nicht weit genug. Sobald ein Bauunternehmer sich auf eidg. Recht beruft, so hat die Kompetenz der kantonalen Gerichte ein Ende. In der Regel thut er jenes damit, daß er die betreffenden Grundstücke in den aufgelegten Plänen als in Expropriation fallend aufführt oder, sobald er die Nothwendigkeit dazu erkennt, das außerordentliche Expropriationsverfahren einleitet. Da aber das Bundesgesetz über die Abtretung von Privatreechten keinerlei Fristen für die Geltendmachung des Expropriationsrechtes aufstellt, so kann dieses auch dann noch in Anspruch genommen werden, wenn der Bauunternehmer vor eine kantonale Gerichtsstelle zitiert wird und sich bei derselben nicht eingelassen hat. Im vorliegenden Fall hat sich die Bahnverwaltung auf das eidg. Recht berufen und es geht nicht an, dasselbe nun wiederum abzulehnen. Das Begehren der Petenten stellt sich einfach dar als eine in Gemäßheit des Art. 14, Absatz 2 („mit Ausnahme derjenigen Fälle, wo erweislich dem Abtretungspflichtigen das Bestehen eines Rechtes oder einer Last erst später bekannt geworden ist“) nachträglich geltend gemachte Forderung aus Art. 3, 6 u. 7 des Expropriationsgesetzes. Wenn die Gesellschaft mit gehöriger Voraussicht gehandelt hätte, so hätte sie das Grundstück der Petenten ganz oder theilweise von vornherein in die Expropriationsgrenzen eingeschlossen. Dem Privatmann ist eine solche Voraussicht nicht zuzumuthen; zeigt sich aber nachher, daß die Gesellschaft doch, entgegen dem Plane, Rechte von ihm dauernd oder zeitweilig beanspruchen muß, so ist für Nachholung des Verfahrens zu sorgen.

In Gemäßheit dieser Erwägungen wurde dann in andern Fällen ähnlicher Art, wo Entschädigung für aus dem Plane nicht ersichtlich gewesene Beanspruchungen von Rechten, resp. für Zudüfung von Schaden verlangt wurde, die Bahngesellschaft zur Erklärung angehalten, ob sie sich auf das eidg. Recht berufen, oder aber nach kantonalem Rechte Rede stehen wolle.

Um das Material aus dem Tunnel bei Stadelhofen-Zürich ins Seegebiet abzulagern, legte die Nordostbahn eine Rollbahn auf, resp.

unter öffentlichen Straßen an. Die Eigenthümer von Häusern, welchen durch diese Rollbahn der Zugang erschwert wurde, verlangten, daß die Bahngesellschaft für dieselbe Pläne auflege und ihnen so Gelegenheit gebe, ihre Entschädigungsansprüche zu formuliren. Es wurde ihnen erwidert: Es wäre zwecklos und ein übertriebener Formalismus, wollte man die Gesellschaft verpflichten, für ein bereits ausgeführtes Werk nachträglich noch Pläne aufzulegen. Der Zweck, den sie mit ihrem Begehren anstreben, eine Frist für Anmeldung ihrer Forderungen zu gewinnen und sich gegen die Einrede der Verspätung zu schützen, sei ihnen, soweit er berechtigt, durch Art. 14 des Expropriationsgesetzes gewährleistet. Es könnte sich nun weiter fragen, ob nicht die Nordostbahn vom Bundesrathe anzuhalten sei, die eidg. Schätzungskommission einzuberufen, um über ihre Ansprüche zu entscheiden, — ein Verfahren, das einzuschlagen nie Anstand genommen worden ist, wenn es sich um Aufrechthaltung eines bedrohten Thatbestandes oder sonst um ganz klares Recht handelte. Allein diese Bedingungen treffen hier nicht zu, weil es fraglich sei, ob die Rollbahn mehr im Interesse des Tunnel- als in dem des städtischen Quaubaus angelegt sei und ob durch die Aenderung am Profil öffentlicher Straßen Privatrechte verletzt seien. Die Entscheidung darüber, ob die Schätzungskommission zusammenzuberufen sei, müsse daher derjenigen Behörde vorbehalten bleiben, welche materiell über die zuletzt aufgeworfenen Fragen zu urtheilen berufen sei.

Eine Gemeinde, welche bei Anlaß der Plangenehmigung mit ihren Begehren betreffend die einer (die Bahn kreuzenden) Straße zu gebende Neigung und Breite theilweise abgewiesen worden war, stellte das Gesuch, daß der Bundesrath die Bahngesellschaft zur Einberufung der Schätzungskommission verhalte, da sie ihre bezüglichen Reklamationen auch bei Auflage der Katasterpläne angebracht habe und da die fragliche Straße als ein Feldweg zu betrachten sei. Gestützt auf den Bericht der Regierung des betreffenden Kantons, daß der fragliche Weg ein öffentlicher sei, wurde das Gesuch abgewiesen, da bezüglich solcher Straßen die öffentlichen Interessen in der durch Art. 14 des Eisenbahngesetzes vorgezeichneten Weise geltend zu machen und im Spezialfall denn auch geltend gemacht worden seien.

Auf eine Beschwerde darüber, daß eine Schätzungskommission die von einer Gesellschaft für sofortige Inangriffnahme des Expropriationsobjekts zu leistende Kautionsleistung gering angesetzt habe, traten wir aus Kompetenzgründen nicht ein.

c. Verpfändungen.

Es würden Pfandrechte auf folgende Linien bewilligt:

- 1) die Bodelibahn: Därligen-Interlaken-Bönigen (8,4 Kilometer), im ersten Rang, für Fr. 1,400,000;
- 2) die Bischofszeller-Bahn: Sulgen-Bischofszell-Gossau (22,45 Kilometer), im ersten Rang, für Fr. 600,000;
- 3) die Töfthalbahn: Winterthur-Bauma-Wald (39,5 Kilometer), im zweiten Rang, für Fr. 1,100,000;
- 4) die Nationalbahnlinie Winterthur-Zofingen mit Abzweigung Suhr-Aarau (86,9 Kilometer), im ersten Rang, für Fr. 9,000,000;
- 5) die nämliche, im zweiten Rang, für Fr. 1,200,000;
- 6) die Bodelibahn, im zweiten Rang, für Fr. 200,000.

Außerdem wurden nach Vorschrift von Art. 5 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen folgende alte, nach kantonalem Rechte konstituirte Pfandrechte ins Pfandbuch eingetragen:

- 1) das Pfandrecht an der Westbahnlinie Lausanne-Freiburg-Bernergrenze (87 Kilometer), für Fr. 14,000,000;
- 2) das Pfandrecht an der den westschweiz. Bahnen zustehenden Linie des ehemaligen Franco-Suisse (Vaumarcus-Neuveville, Auvornier-Verrières, 72 Kilometer), für Fr. 14,124,000;
- 3) das Pfandrecht ersten Ranges an den Vereinigten Schweizerbahnen (270 Kilometer), für Fr. 30,000,000;
- 4) das Pfandrecht zweiten Ranges an den nämlichen, für Fr. 15,000,000;
- 5) das Pfandrecht an der Arth-Rigibahn (13,17 Kilometer), für Fr. 2,000,000.

Damit sind alle alten Pfandrechte eingetragen.

An Gebühren gingen ein:

Fr. 16,145.	50	für Eintragung alter Pfandrechte,
"	3,220.	— für Eintragung neu bewilligter Pfandrechte,
"	95.	60 für Verschiedenes.

Fr. 19,461. 10

Bezüglich der Taxen, namentlich für die alten Pfandrechte, ist ein von den westschweiz. Bahnen erhobener Rekurs bei Ihnen anhängig.

Gegen die Bewilligung dreier neuer Pfandrechte liefen Einsprachen ein, wovon eine vom Bundesgerichte abgewiesen, die andern wieder zurückgezogen wurden.

Eine Einsprache wurde als verspätet abgewiesen.

Nachdem die Frist zu Erhebung von Einsprachen im Sinne von Art. 2 des Gesetzes vom 24. Juni 1874 bereits abgelaufen war, verlangte anlässlich einer Publikation, wodurch den Antheilhabern des betreffenden sicher zu stellenden Anleihens Gelegenheit gegeben wurde, den im Detail bearbeiteten Eintragsentwurf einzusehen und allfällige Abänderungsbegehren anzubringen, eine Bahnverwaltung einen Vormerk, daß durch den Eintrag ihren Miteigentums- und Mitbenutzungsrechten an einzelnen Strecken, Bahnhofanlagen etc. der verpfändenden Gesellschaft und vice versa, sowie mit Bezug auf andere Rechtsbeziehungen überhaupt keinerlei Präjudiz geschaffen werden oder Eintrag geschehen könne, und protestirte zum voraus gegen jede Mitverpfändung von reellen oder ideellen Gemeinschaftsrechten irgend welcher Art. Wir erwiderten ihr: Sofern und soweit die Verwahrung gegen die Verpfändung von Rechten, welche die verpfändende Bahn erworben habe, resp. im Moment einer allenfalls eintretenden Liquidation erworben haben werde, also gegen die Verfügung über ihr Vermögen gerichtet sei, sei die Einsprache verspätet. Sofern und soweit die Verwahrung aber nur bezwecke, zu verhüten, daß der inhibirenden Gesellschaft zustehende Vermögensobjekte mitverpfändet werden, schein sie unnütz, weil nach hiesiger Ansicht selbstverständlich die Gläubiger der verpfändenden Bahn durch das generelle Pfandrecht nicht mehr Rechte erwerben können, als die Bahngesellschaft selbst besitze.

Als den Inhabern von auf dem alten Franco-Suisse sichergestellten Obligationen Frist angesetzt wurde, um allfällige Reklamationen gegen den Eintragsentwurf geltend zu machen, protestirten einige Inhaber nicht konvertirter Obligationen des Anleihens von 1859 gegen jegliche Verschreibung und Errichtung eines eidg. Pfandrechtes ersten Ranges, sofern nicht ein Pfandrecht gleichen Ranges auch ihren Obligationen gewährt und in denselben nachgetragen werde. Es wurde von dem Protest lediglich Vormerk am Pfandbuch genommen, mit der Motivirung, daß der Eintrag gemäß gesetzlicher Vorschrift statfinde und kein neues Recht geschaffen, vielmehr bloß von dem bereits bestehenden Vormerk genommen werden solle.

Die Frist zu Anbringung von Ausstellungen gegen den Eintragsentwurf betreffend das auf der Arth-Rigibahn haftende Pfandrecht benutzten einige Gläubiger, um gegen den von der Gesellschaft vorgeschlagenen Ausschluß des (nach der Constituirung des Pfandrechtes beschlossenen und gebauten) zweiten Geleises Kulm-Staffel Einwen-

ding zu erheben. Der Eintrag wurde darauf verschoben, bis das kompetente Gericht den Streit entschieden haben werde. Das Bundesgericht hieß die Einsprache der Gläubiger gut.

Das Trajektschiff der Büdelibahn wurde, als gemäß Art. 9 des Gesetzes nicht nach eidg. Rechte verpfändbar, von dem Pfandrecht ausdrücklich ausgeschlossen.

Auch im Berichtjahr, speziell bei dem Begehren der Nationalbahn um die Bewilligung zur Verpfändung der Sektion Winterthur-Zofingen für 9 Millionen Fr., begegnete die Frage, in welchem Stadium ein Eisenbahnunternehmen sich befinden müsse, damit ein Pfandrecht bestellt werden dürfe, resp. könne, wieder verschiedenen Auffassungen. Nach der einen ist das Pfandrecht ein Spezialpfandrecht und muß daher, um verpfändet werden zu können, das Objekt durch Genehmigung des Tracé und Durchführung der Expropriation bestimmt sein; nach der andern ist es ein Generalpfandrecht, und bleibt es der administrativen Würdigung aller Verhältnisse überlassen, wann ein Pfandrecht bewilligt werden solle. Indem auch dieses Mal letztere Ansicht die Oberhand erhielt, wurde zwar die Ausschreibung des Pfandbestellungsvorhabens beschlossen, immerhin jedoch die Gesellschaft angehalten, vor der Verpfändungsbewilligung einen auf die aktuellen Verhältnisse basirten ergänzenden Finanzausweis zu leisten.

d. Bahnbau und baulicher Zustand.

Uebersicht.

Von den 1875 im Bau befindlichen Eisenbahnlinien waren im Laufe des Jahres 14 eröffnet worden. Die folgenden 16 gingen unvollendet ins Jahr 1876 hinüber:

- 1) Wädensweil-Einsiedeln.
- 2) Aargauische Südbahn, Streke Brugg-Hendschikon.
- 3) Tößthalbahn, Streke Bauma-Wald.
- 4) Winterthur-Koblentz.
- 5) Bernische Jurabahnen, Linien Dachsfielden - Delsberg und Delsberg-Pruntrut.
- 6) Lausanne Ouchy.
- 7) Transversalbahn (Freiburg-Peterlingen-Yverdon).
- 8) Bischofszellerbahn (Sulgen-Gossau).
- 9) Gäubahn (Olten-Wangen-Lyß).
- 10) Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

- 11) Schweizerische Nationalbahn, Linie Winterthur-Zofingen.
- 12) Simplonbahn, Streke Leuk-Vispach.
- 13) Wohlen-Bremgarten.
- 14) Niederglatt-Baden.
- 15) Broyethalbahn.
- 16) Wald-Rüti.

Der Bau der nachstehenden 5 weitem Linien wurde im Laufe des Berichtjahres in Angriff genommen:

- 17) Rechtsufrige Zürichseebahn.
- 18) Zürichsee-Gotthardbahn (Rapperswyl-Pfäffikon).
- 19) Genfer Pferdebahnen.
- 20) Koblenz-Stein.
- 21) Glarus-Linththal.

Dem öffentlichen Verkehr wurden folgende 12 Linien übergeben:

- 1) Verbindungslinie in Basel: 2,670 Kilometer (im Januar).
- 2) Bischofszellerbahn: 22,453 Kilometer (Streke Sulgen-Bischofszell im Februar, Bischofszell-Gossau im Juni).
- 3) Broyethalbahn: 80,138 Kilometer, Streken Lyß-Fräschelz und Fräschelz-Murten im Juni und Murten-Palézieux im August.
- 4) Effretikon-Wetzikon-Hinweil: 22,536 Kilometer (August).
- 5) Winterthur-Koblenz: 48,393 Kilometer (August).
- 6) Transversalbahn, Streke Freiburg-Payerne: 22,161 Kilometer (August).
- 7) Wohlen-Bremgarten: 7,02 Kilometer (September).
- 8) Wald-Rüti: 6,594 Kilometer (September).
- 9) Bauma-Wald, Sektion der Tößthalbahn: 14,626 Kilometer (Oktober).
- 10) Bernische Jurabahnen, Streken Delsberg-Glovelier (Oktober) Tavannes-Court und Delsberg-Münster (Dezember): 34,841 Kilometer.
- 11) Gäubahn: 57,383 Kilometer (Dezember).
- 12) Die Streke Biberist-Solothurn der Emmenthalbahn: 4,840 Kilometer (Dezember).

Es wurden somit im Jahr 1876 323,654 Kilometer neue Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Außerdem wurden die Genfer Pferdebahnen, mit Ausnahme des Stükes Chêne-Bougeries nach Moillesulaz (im August und Sep-

tember), eröffnet (zirka 7,5 Kilometer neu). Die Untersuchung derselben delegirten wir, in Anbetracht der mehr lokalen Bedeutung der Pferdebahnen, dem Staatsrathe von Genf.

Da die Bevölkerung des Broyethales, unterstützt von den Regierungen von Waadt und Freiburg, wiederholt drängte, es möchten während der Murtenschlachtfeier die Linien Freiburg-Payerne und Murten-Payerne-Moudon, die noch nicht so weit vollendet waren, daß sie definitiv dem Betrieb hätten übergeben werden können, für das Publikum nutzbar gemacht werden, so gestatteten wir auf Grund einer Untersuchung der Bahn durch das technische Inspektorat die Ausführung von Personen- und Güterzügen auf den genannten Bahnstrecken vom 16. bis 25. Juni.

Der Bau der Linie Wädensweil-Einsiedeln, auf welcher ein besonderes Oberbausystem (Wetli) zur Anwendung kommt, war im Spätherbst ebenfalls vollendet; sie konnte aber noch nicht dem Betrieb übergeben werden, weil die auf derselben stattgefundenen Probefahrten bis jetzt noch kein genügendes Resultat ergeben haben.

Die Strecke Payerne-Yverdon der Transversalbahn gelangte zwar ebenfalls noch im Jahr 1876 zur Vollendung und die technische Voruntersuchung derselben fand Ende Dezember statt; die definitive Collaudation konnte aber erst Anfangs Januar dieses Jahres vorgenommen werden, weshalb diese Linie in dem obigen Verzeichniß der neu eröffneten Bahnen nicht figurirt.

Einige Unternehmungen, wie die der bernischen Jurabahnen, der Broyethalbahn etc., deren einzelne Strecken im Bau ungleich weit vorangeschritten waren, wurden, um den Wünschen der Bevölkerung sowohl als der betreffenden Bahngesellschaften Rechnung zu tragen, successive in verschiedenen Abtheilungen collaudirt und eröffnet. So erforderte die Broyethalbahn drei verschiedene Collaudationen, die Jurabahnen und die Bischofszellerbahn je zwei.

Diese Collaudationen wie auch die Begehung einzelner Linien während des Baues ergaben, daß die Ausführung durchweg gemäß den von uns genehmigten Plänen geschah. Hier und da konstatarie unbedeutende Aenderungen, wie sie bei jedem Bau vorkommen, schädigten keinerlei öffentliche Interessen. Wo solche in Frage kamen, wurde jeweilen unter Vorlage eines entsprechend modifizirten Planes die bundesrätliche Genehmigung eingeholt.

Plangenehmigungen.

Es wurden im Laufe des Berichtjahres im Ganzen 305 Pläne in 107 verschiedenen Vorlagen genehmigt. Gegenüber dem Vor-

jahre ergibt sich wieder eine ziemliche Abnahme, daher rührend, daß eine beträchtliche Zahl der im Jahr 1875 noch im Stadium des Baues befindlichen Linien im Berichtjahr dem Betrieb übergeben wurden, während nur wenige Bahnen neu in Arbeit kamen.

Die verschiedenen Unternehmungen sind bei den Plangenehmigungen in folgender Weise betheiltigt:

A. Im Bau befindliche Bahnen:

	Zahl der Pläne.	Zahl der Genehmigungen.
1. Wädensweil-Einsiedeln: Normalpläne für den Oberbau, Plan des Aufnahmsgebäudes in Einsiedeln	6	3
2. Aargauische Südbahn: Situationspläne und Längenprofile der Streke Hausen-Henschikon und für das zweite Geleise Henschikon-Dintikon und Gexilenzburg	8	3
3. Töbthalbahn: Situationspläne, Längen- und Querprofile der Streke Fischenthal-Wald, Spezialpläne über Kunstbauten, Stationsanlagen, Hochbauten, Traceänderungen etc.	51	8
4. Winterthur-Koblentz: Situationsplan einer Traceverlegung bei Rietheim, Spezialpläne von Stationsanlagen	7	2
5. Lausanne-Ouchy: Zeichnungen der mechanischen Einrichtungen und des Betriebsmaterials	8	2
6. Gäubahn: Verschiedene Spezialpläne über Zufahrtsstraßen, Planänderungen, provisorische Aufnahmsgebäude in Solothurn etc.	11	6
7. Simplonbahn: Situationspläne und Längenprofile der Streke Leuk-Vispach, Normalpläne für Stationsgebäude und für den Oberbau	13	5
8. Schweizerische Nationalbahn: Situationspläne, Längen- und Querprofile der Strecken Mägenwyl-Zofingen, Win-		

Uebertrag 104 29

	Zahl der Pläne.	Zahl der Genehmigungen.
Uebertrag	104	29
terthur-Effretikon, der Gemeinde Opfikon, Traceänderungspläne (Kölliken, Suhr-Aarau), Spezialpläne von Brüken, Normalpläne für Ober- und Unterbau	71	13
9. Niederglatt-Baden: Situationsplan einer abgeänderten Streke (Niederglatt-Oberglatt)	1	1
10. Broyethalbahn: Spezialpläne über Hochbauten und Stationsanlagen, Brücke über den Hagnekkkanal bei Aarberg	12	2
11. Rechtsufrige Zürichseebahn: Situationspläne und Längenprofile für die Streke Bahnhof Zürich-Hirslanden, exklusive die schon früher genehmigte Streke von Kilometer 1,6 bis 2,35	6	1
12. Zürichsee - Gotthardbahn: Situationsplan und Längenprofil der Streke Hurden-Pfäffikon	2	1
13. Glarus-Linththal: Situationspläne und Längenprofile der ganzen Linie mit Ausnahme der Streke Mitlödi-Schwanden	6	1
14. Genfer Pferdebahnen: Situationspläne und Längen- und Querprofile, Normalien des Oberbaues	7	2
15. Solothurn-Schönbühl: Situationspläne und Längenprofile der Streke in der Gemeinde Biberist bis zur Einmündung der Emmenthalbahn	2	1
Zusammen	211	51

B. Im Betrieb stehende Bahnen:

(Stationserweiterungen und anderweitige Modifikationen.)

Hauptsächlich durch Anschluß neu erstellter Linien veranlaßt, wurden im Laufe des Berichtjahres nachstehend verzeichnete Stationen erweitert:

Zahl der Zahl der
Pläne. Genehmigungen.

a. Nordostbahn: Wädensweil, Hinweil, Effretikon, Rheinfelden, Zürich (Erstellung eines Getreideschuppens), Koblenz	8	8
b. Vereinigte Schweizerbahnen: Chur, Wetzikon, Näfels, Rapperswyl, Mels	6	5
c. Schweizerische Centralbahn: Olten, Bützberg, Nebikon, Lausen, Lenzburg	8	5
d. Westschweizerische Bahnen: Yverdon und Renens	8	4
e. Jura- Bern- Luzern- Bahn: Bassecourt und La Chauxdefonds	5	2
f. Paris- Lyon- Mittelmeerbahn: La Plaine und Genf (Erstellung einer bedekten Güterhalle)	2	2
g. Uetlibergbahn: Erstellung einer neuen Wagenremise in Zürich	2	1
h. Tößthalbahn: Station Grütze	1	1

Außer den Plänen für diese 23 Stationserweiterungen wurden genehmigt und kamen zum Theil im Laufe des Jahres zur Ausführung die Pläne für die Erweiterung des Güterbahnhofes in Bern, für die definitive Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, der Bahnhöfe Freiburg und Lausanne

14 5

Ferner gelangten zur Vorlage und Guttheißung Spezialpläne über folgende Objekte: Erstellung einer zollfreien Straße in Konstanz, Zufahrtsstraßen zu den Stationen Möhlin, Bouveret und Hornussen, Korrektion der Zufahrt zur Station Sommerau, Erstellung eines besonders schweizerischen Postgebäudes in Genf, Erweiterung der Linthbrücke bei Weesen, provisorische Einrichtungen

Uebertrag . 54 35

	Zahl der Pläne.	Zahl der Genehmigungen.
Uebertrag	54	35
für den Güterverkehr in Horgen, Kanalanlage bei der Station Gossau, Umwandlung der Telegraphenstation Freiberg (Rigibahn) in eine eigentliche Station	14	10
Ueber Verbindungsgeleise zwischen gewerblichen Anstalten und dem schweizerischen Eisenbahnez kamen, in Anwendung des Gesezes vom 19. Dezember 1874, 3 Vorlagen zur Behandlung und Genehmigung, nämlich für die Steinbrüche bei Laufen, für das Hüttenwerk des Rondez bei Delsberg und für eine Düngerfabrik und einen Petroleumkeller bei der Station Grüze (Töbthalbahn)	5	3
Ueber Betriebsmaterial wurden von 5 Bahnverwaltungen 7 Vorlagen mit 21 Zeichnungen gemacht, und zwar von den Vereinigten Schweizerbahnen für Lokomotiven und Güterwagen (2 Vorlagen), von der Nordostbahn für Personenwagen, von der Lausanne-Ouchy-Bahn über sämtliches Betriebsmaterial, von der Nationalbahn über Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen, von der schweizerischen Centralbahn für Personenwagen der Zweiglinie Wohlen-Bremgarten	21	7
Total	305	107

Von 134 Begehren, die von den zur Vernehmung über die Planvorlagen eingeladenen Kantonsregierungen gestellt, resp. befürwortet wurden, fanden bei der Genehmigung 102 Berücksichtigung. Außerdem wurden 16 weitere Bedingungen, die bei der hierseitigen Prüfung der Pläne als geboten erschienen, an einige Genehmigungen geknüpft. Gegen 4 Beschlüsse langten von Seite der betreffenden Bahnverwaltungen, welchen einzelne auferlegte Bedingungen zu rigoros erschienen, Revisionsgesuche ein, welche, da sie neue Gesichtspunkte eröffneten, uns veranlaßten, auf unsere Schlußnahmen zurückzukommen und die gemachten Auflagen in etwas zu modifizieren.

Zu Reklamationen hinsichtlich der Behandlung der Pläne in Format und Ausstattung sah sich das Departement nicht veranlaßt; die günstige Wirkung der vom technischen Inspektorat aufgestellten bezüglichlichen Schemate ist in dieser Beziehung unverkennbar.

Von schwierigen mit der Genehmigung der Pläne verknüpften Fragen, deren Erledigung einläßlichere Untersuchungen und Studien erforderte, heben wir folgende hervor: Anschluß der Südbahnstrecke Brugg-Henschikon an die Linie Rupperswyl-Rothkreuz, provisorische Einrichtungen für den Güterverkehr in Horgen, Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, Straßenübergang in Niederbipp, Zufahrtsstraßen zu den Stationen Möhlin und Bouveret, Erweiterung der Station Effretikon, Verschiebung der Station Fischenthal, Straßenkorrektion in Hurden, Trace Glarus-Linththal u. s. w.

Einige Anstände veranlaßten uns zu Entscheiden von prinzipieller Bedeutung, die wir als von allgemeinerem Interesse hier kurz berühren.

In den Plänen, welche die Nationalbahn für das an die doppelspurige Nordostbahnlinie Zürich-Winterthur sich anlehrende dritte Geleise ihrer Strecke Winterthur-Effretikon vorlegte, war die Geleisedistanz zwischen den beiden Bahnen zu 4,95^m angenommen. Die Nordostbahn glaubte gegen diese Distanz Einsprache erheben zu sollen und verlangte eine solche von 6,1^m. Wir entschieden den Anstand dahin, daß die streitige Distanz 5^m betragen solle.

Die Pläne für die Erweiterung des Bahnhofes La Chaux-de-fonds, beziehungsweise für die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes daselbst mit theilweiser Benützung des alten wurden von der Regierung von Neuchâtel unter Hinweisung auf die bestehenden feuerpolizeilichen Geseze und Verordnungen des Kantons beanstandet, weil das alte Gebäude und somit auch der in den Neubau einbezogene Theil desselben aus Holz bestand. Mit Rücksicht darauf, daß für Bahnhofbauten nicht die gleichen feuerpolizeilichen Vorschriften gelten können, wie für andere Gebäude und daß die auf vielen schweizerischen Bahnhöfen und Stationen bestehenden, sowohl definitiven Aufnahmegebäude als namentlich Remisen und Werkstätten aus Holz bis jezt in Bezug auf Feuergefahr zu keinen Reklamationen Anlaß gegeben — in Betracht ferner, daß für das neue Bahnhofgebäude von der Bahnverwaltung bei der Ausführung Anordnungen getroffen werden, die einer Feuergefahr möglichst vorzubeugen geeignet sind, nahmen wir keinen Anstand, die vorgelegten Pläne zu genehmigen.

In ihrer Vernehmlassung über die nämlichen Pläne beanspruchte die Regierung das Recht der Genehmigung derselben und wollte

sich dieses Recht, welches sie sich in Art. 8 der von ihr ertheilten Konzession vom 23. November 1853 vorbehalten, auch für die Zukunft gewahrt wissen. Der Bundesrath konnte diesen Vorbehalt nicht gelten lassen, weil zufolge Art. 6, 14 und 41 des Eisenbahngesetzes die Genehmigung der Pläne nicht mehr Sache der kantonalen Behörden, sondern des Bundesrathes ist und somit auch die der Regierung in dem zitierten Artikel der Konzession eingeräumten Befugnisse an letztern übergegangen sind.

Der schweizerische Schulrath befürchtete von dem Betrieb des unter dem schweizerischen Polytechnikum in Zürich durchzuführenden Tunnels der rechtsufrigen Zürichseebahn Störung der Zwecke der Schule in Unterricht und Wissenschaft, zumal bei chemischen und astronomischen Versuchen, Uebungen und Operationen, und glaubte zur Wahrung der Interessen des Instituts in einer bezüglichen Eingabe hierauf aufmerksam machen zu sollen. Da das Resultat der Beobachtungen, welche das technische Inspektorat an einigen ähnlichen Tunneln schweizerischer Bahnen machen ließ, über die Befürchtungen des schweizerischen Schulrathes beruhigte, so glaubten wir der Anregung desselben keine weitere Folge geben zu sollen, um so mehr als die Bahngesellschaft ohnehin für allfällige aus dem Bahnbau sich ergebende Nachtheile haftbar ist.

Der Gemeinderath Olten, unterstützt von der Regierung von Solothurn, protestirte gegen die von der schweizerischen Centralbahn infolge Einmündung der Gäubahn projektirte Umwandlung des Bahnhofes Olten in eine Inselstation. Wir konnten die gegen eine solche Anlage geäußerte Besorgniß für die öffentliche Sicherheit nicht theilen und ertheilten dem vorgelegten Projekt die Genehmigung, immerhin mit einigen auf die Erleichterung des Verkehrs zwischen den Perrons und dem Bahnhofplatz abzielenden Modifikationen.

Bahnhoffragen.

Die Angelegenheit der definitiven Erweiterung des Bahnhofes Winterthur hat für den Bundesrath ihren Abschluß gefunden durch die am 30. Mai erfolgte Genehmigung des bezüglichen Planes, welcher, was das Technische (nicht aber was die rechtlichen und finanziellen Fragen) betrifft, auf einer Verständigung unter den theiligten Bahngesellschaften beruht und durch den Genehmigungsbeschluß verschiedene durch die Ortsbehörden verlangte Abänderungen (hauptsächlich betreffend Straßenverhältnisse und Bahnübergänge) erlitt. Die Ausführung der Erweiterungsbauten verzögerte

sich durch Streitigkeiten resp. Mißverständnisse zwischen einzelnen Verwaltungen über einzelne Punkte ihres bezüglichen Vertrages.

Für die Vergrößerung des Bahnhofes Bern legte die Centralbahn nach mehrfacher Erinnerung im Dezember ein Projekt vor, welches konferenziellen Verhandlungen mit den Beteiligten zur Grundlage dienen soll. Inzwischen wurde im Güterbahnhof durch einige Erweiterungsbauten für etwelche Erleichterung der Uebelstände gesorgt.

Auch das Jahr 1876 wurde durch Fristverlängerungen für eine Verständigung über die definitive Gestaltung des neuen Güter- und Rangierbahnhofes in Basel konsumirt.

Zu ziemlich langwierigen Verhandlungen gab auch der badische Bahnhof in Basel Anlaß. Die Regierung von Basel-Stadt hatte im Jahr 1870 der Verwaltung der badischen Staatsbahnen die Bewilligung ertheilt, zur Bewältigung des damaligen außerordentlichen Güterandranges provisorische Einrichtungen zu treffen (3 Kopfgeleise zu erstellen). Als sie dann 1874 auf Wiederbeseitigung drang, zeigte sich die Nothwendigkeit weiter greifender Veränderungen (Erstellung neuer Lagerplätze für Wagenladungsgüter, mit entsprechenden Geleiseanlagen), für welche das erforderliche Terrain schwer zu finden war. Das Endergebniß der längern Verhandlungen und Untersuchungen war ein von der Bahnverwaltung vorgelegter Plan, dem wir im letzten Januar unter verschiedenen, die Begehren der Regierung möglichst berücksichtigenden Vorbehalten die Genehmigung ertheilten.

Bahnzustand.

Nachdem gemäß Art. 11 des vom Departement aufgestellten Reglements für die Kontrolingeueure der technische Inspektor letztern die Bahnlinien angewiesen, die der Einzelne im Laufe des Jahres zu begehen hatte, fand eine einmalige Begehung und Untersuchung sämtlicher Bahnen in den durch Art. 12 des erwähnten Reglements angegebenen Beziehungen statt. Eine spätere nochmalige Inspektion wäre zwar wünschenswerth gewesen; allein da das technische Personal auch dieses Jahr wieder vielfach anderweitig, wie durch die vielen Collaudationen, durch Militärdienst etc. in Anspruch genommen wurde, so reichte die Zeit hiezu nicht aus. Für die folgenden Jahre erweist es sich als zweckmäßig, eine zweimalige Inspektion vorzunehmen, von denen die eine im Frühjahr, die andere im Spätjahr stattzufinden hätte, damit jeweilen bei der zweiten Begehung konstatirt werden kann, welche Verbesserungen

die Bahnverwaltungen von sich aus vorgenommen haben und welche Punkte allfällig noch zu Reklamationen Anlaß geben.

Ueber das Ergebnis der Untersuchung auf den verschiedenen begangenen Bahnstrecken gaben die Kontrolingenieure jeweilen einen ausführlichen Spezialbericht ein. Aus denselben ergibt sich, daß der Zustand unserer Bahnen hinsichtlich des Unterbaues ein befriedigender genannt werden kann. Auch der Oberbau ist mit wenigen Ausnahmen gut unterhalten. Ein Auszug aus diesen Berichten wurde zu Anfang des laufenden Jahres den betreffenden Bahngesellschaften übermittelt mit der Einladung, den darin signalisirten Mängeln abzuhelpfen.

Wenn bei der Inspektion Mängel konstatirt wurden, deren Ausbesserung sich nicht wohl aufschieben ließ, so wurden die betreffenden Bahnverwaltungen sofort nach Eingang der bezüglichen Berichte der Kontrolingenieure zur Abhülfe derselben eingeladen.

Die im leztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Erneuerung des Oberbaues auf der Linie des Jura Industriel, resp. Neuchâtel-Loele ist durchgeführt bis auf den Tunnel des Loges, wo sie im Laufe dieses Winters bewerkstelligt wird.

Auf den verschiedenen Linien der westschweizerischen Bahnen bleiben von 370 Kilometern Geleiselänge noch etwa 197 Kilometer alte Geleise, die in den nächsten Jahren zur Erneuerung kommen müssen.

Die voriges Jahr von uns genehmigte Näherrückung der Geleise im Hauensteintunnel in Folge Verschiebung des Normalprofils hat stattgefunden. An den Stellen mit verengertem Profil ist überdieß ein Sohlengewölbe eingebracht worden. Allmonatlich wird das Gewölbe mittelst Gerüstwagen genau untersucht, wobei man allfällige lose Theile abschlägt.

Die Einrichtungen für die Signale finden sich auf den neu eröffneten Bahnlinien nach Vorschrift durchgeführt. Auf den meisten ältern Linien bleiben noch diejenigen Signale einzuführen, deren Inkrafttreten in § 28 der Signalordnung vom 7. September 1874 einer spätern Verständigung vorbehalten ist.

Außerordentliche Inspektionen veranlaßten die durch die Wassergrößen im Juni an einigen ostschweizerischen Bahnen verursachten Beschädigungen und Zerstörungen, in Folge deren der Betrieb auf mehreren Linien längere oder kürzere Zeit eingestellt werden mußte. Nachdem das Departement die betreffenden Bahnverwaltungen eingeladen, die Beschädigungen mit genauer Ortsbezeichnung zur Kenntniß zu bringen, wurden dieselben an der Hand der gelieferten

Angaben an Ort und Stelle konstatiert und später die Rekonstruktionsarbeiten nach deren Ausführung nochmals besichtigt, so namentlich an der Tößthalbahn, wo die Zerstörungen solche Dimensionen angenommen hatten, daß einzelne Bahnstrecken neu hergestellt werden mußten.

Kontrolle des Betriebsmaterials.

Nachdem im Frühjahr die Statistik des Betriebsmaterials pro 1874 vollendet und dem Druke übergeben war, wurde sofort der Nachtrag pro 1875, d. h. die Zusammenstellung des in diesem Jahr in Betrieb gesetzten Materials, in Arbeit genommen und noch vor Ende des Jahres in 6 Tabellen abgeschlossen.

Die Neuanschaffungen pro 1876, auf deren Untersuchung die Thätigkeit der Kontrolingenieure insbesondere gerichtet war, beziffern sich auf 71 Lokomotiven, 174 Personenwagen und 610 Güter- und Gepäckwagen nach folgender Tabelle.

Name der Bahn.	Lokomotiven.	Personenwagen.	Güter- und Gepäckwagen.
N. O. B.	35	124	425
S. C. B.	2	6	—
V. S. B.	11	5	50
J.-B.-L.	12	25	65
Nationalbahn . . .	4	—	34
Gotthardbahn . . .	2	—	—
Tößthalbahn . . .	3	8	21
Appenzellerbahn . .	—	—	15
Bödelibahn	—	6	—
Uetlibergbahn . . .	1	—	—
Steinbruchb. Ostermundigen	1	—	—
Total	71	174	610

Bei den in obigem Verzeichniß nicht aufgeführten Bahnen ist im Berichtjahr keine Vermehrung des Rollmaterials eingetreten.

Von den Neuanschaffungen stammen aus schweizerischen Fabriken 28 Lokomotiven, 101 Personenwagen und 259 Güter- und

Gepäckwagen; das übrige Material wurde von ausländischen (deutschen) Fabriken geliefert.

Die Zahl der im Berichtjahr im Beisein eines Kontrolingenieurs erprobten Lokomotivkessel beläuft sich auf 93. Von 93 weitem Kesselproben wurden die Resultate auf Grund amtlicher Atteste zu Protokoll genommen. Von diesen Proben fallen auf

Schweizerische Nordostbahn	31	erprobt, 25	bloß	protokollirt.
Schweizerische Centralbahn	20	"	0	" "
Vereinigte Schweizerbahnen	13	"	15	" "
Jura-Bern-Luzernbahn	8	"	30	" "
Nationalbahn	4	"	0	" "
Tößthalbahn	2	"	1	" "
Gotthardbahn	0	"	14	" "
Westschweizerische Bahnen	5	"	0	" "
Uetlibergbahn	0	"	4	" "
Appenzellerbahn	0	"	4	" "
Rigibahnen	7	"	0	" "
Ostermündigen Steinbruchbahn	2	"	0	" "
Dampfnimbus	1	"	0	" "

Was den Zustand des alten Betriebsmaterials anbetrifft, so ist derselbe bei den Untersuchungen durch die Kontrolingenieure als ein im Ganzen befriedigender konstatiert worden.

Der Bau und Unterhalt der eidgenössischen Bahnpostwagen wurde auch im Berichtjahr vom technischen Inspektorat kontrolliert. An den alten Wagen geben namentlich die mangelhaften Zug- und Stoßvorrichtungen Anlaß zu Aussezungen. Indessen wird diesen Mängeln bei der jeweiligen Reparatur abgeholfen werden.

Verschiedenes.

Eisenbahnkarte und Distanzenzeiger. Das Departement ließ nach einem Entwurf des technischen Inspektorats eine neue Uebersichtskarte der schweizerischen Eisenbahnen in etwas größerem Maßstab als die 1875 herausgegebene stechen. Dieselbe enthält in chromolithographischer Ausstattung sämtliche Bahnen im Betrieb und im Bau, sowie die konzedirten Bahnprojekte der Schweiz nebst den benachbarten ausländischen Linien. Von dieser Karte, die jährlich zweimal revidiert und nach dem jeweiligen Stand ergänzt werden soll, sind im Laufe des Be-

richtjahres bereits zwei Auflagen erschienen und den Mitgliedern der eidgenössischen Ráthe ausgetheilt worden. Dem Publikum wird sie durch den Buchhandel zugänglich gemacht.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Distanzenkarte, enthaltend die Distanzen und Maximalsteigungen zwischen den Anschlußpunkten, wurde in Verbindung mit einem neuen bis 1876 fortgeführten Distanzenzeiger herausgegeben und kam ebenfalls zur Vertheilung an die eidgenössischen Ráthe.

Verifikationen. Die Zahl der im Berichtjahr vom technischen Inspektorat verifizirten, dem Zolldepartement eingereichten Gesuche um Rückvergütung des bezahlten Eingangszolles für Schienen der ersten Bahnanlage (V. Geschäftsbericht pro 1875) beträgt 54. Außerdem wurden die zur Genehmigung eingereichten Distanzenzeiger an der Hand der genehmigten Pläne geprüft und, wo nöthig, richtig gestellt.

Bericht über die Gotthardbahn. In Vollziehung unsers Auftrages, zu Handen der von uns ernannten Expertenkommission behufs Klarstellung der Finanzlage der Gotthardbahn die nöthigen Vorarbeiten zu machen, beauftragte das Departement den technischen Inspektor mit der Aufgabe, die von der Bahndirektion eingereichten neuen Pläne und Kostenvoranschläge, soweit dieselben den Bau betreffen, zu prüfen und die hieraus sich ergebenden positiven Anträge vorzulegen.

Dieser umfassenden und schwierigen Aufgabe unterzog sich das technische Inspektorat mit aller Gewissenhaftigkeit und Umsicht. Das Resultat der mehrere Monate in Anspruch nehmenden Untersuchungen, Berechnungen und Studien aller Art, wobei nothwendigerweise auch die Betriebsverhältnisse und andere verwandte Fragen mit in Betracht gezogen werden mußten, findet sich niedergelegt in einem ausführlichen Gutachten vom Juli 1876, welchem 15 graphische Blätter (Normalien, Karten, graphische Fahrtenpläne etc.) nebst einem detaillirten Kostenvoranschlag beigegeben sind. Die Verifikation der fraglichen Vorlagen machte eine Bereisung des ganzen von der Bahnverwaltung projektirten Trace's nöthig.

Zulässigkeit der Schalengußräder im Eisenbahnbetrieb. Ueber diese Frage erhob sich zwischen den Verwaltungen der Nordostbahn und der Nationalbahn ein Konflikt, indem erstere den Uebergang der mit solchen Rädern versehenen Güterwagen der Nationalbahn auf ihr Nez nicht zugeben wollte. Gegen die von uns angeordnete Aufhebung der daherigen Verfügung erhob die Nordostbahndirektion Einsprache und verlangte, daß der Konflikt im Zusammenhange mit der materiellen Prüfung

der Frage betreffend Zulässigkeit der Schalengußräder im direkten Verkehr entschieden werde. Nach eingehenden Studien durch das technische Inspektorat und Vergleichung der im Auslande geltenden bezüglichen Bestimmungen kamen wir zu folgendem Beschlusse: Die Verwendung von Schalengußrädern neuerer Konstruktion mit Rippen auf der innern Seite, aus der Fabrik Ganz in Ofen, nach vorliegenden Zeichnungen, ist im Eisenbahubetrieb unter nachstehenden Bedingungen gestattet:

- 1) Die Wagen mit Schalengußrädern dürfen keine Bremsen haben.
- 2) Sie sind nur in solchen Zügen zulässig, deren Fahrgeschwindigkeit unter keinen Umständen 38 Kilometer in der Zeitstunde übersteigt.
- 3) Sobald ein Schalengußrad an irgend einer Stelle um 5^{mm} abgelaufen ist, muß es ausgewechselt werden.
- 4) Während der Fahrt sind die Räder auf den Hauptstationen einer Nachschau mit dem Hammer zu unterwerfen.

Besondere Expertisen und Augenscheine erforderten außer den bereits erwähnten verschiedene Eisenbahnunfälle, Anstände wegen Weganlagen und Uebergängen, Durchlässen etc., Errichtung einer Güterstation Roggwyl, Vollendungsarbeiten der Bern-Luzernbahn, Brand in Frikenrain-Herisau (Appenzellerbahn) in Folge Funkenwerfen einer Lokomotive. Erprobung des Brunner'schen Dampfomnibus etc.

e. Darstellungen nach Vollendung des Baues.

Grenz- und Katasterpläne

gingen ein über die Linien:

- 1) Zürich-Aarau, Turgi-Waldshut;
- 2) Altstetten-Luzern, Romanshorn-Rorschach, Romanshorn-Konstanz;
- 3) Zürich-Bülach-Dielstorf.

Eine Anfrage, ob auch diese Pläne in heliographischer Manier ausgefertigt werden dürften, verneinte das Departement, weil nach diesem Verfahren keine ganz genaue Kopie des Originals zu erzielen und dasselbe daher nur anwendbar sei für Pläne, welche einen bloß vorübergehenden Werth haben (bei Vorlagen für Konzessionserwerbung und Bauausführung).

Eisenbahnstatistik.

Die erste Lieferung des III. Bandes der Eisenbahnstatistik, umfassend die spezielle Bau- und Betriebsstatistik für 1873, wurde vollendet und kam im verflossenen Dezember zur Vertheilung. Die zweite Lieferung dieses Bandes, welche die allgemeine Statistik bis Ende 1876, d. h. Daten über die Gesetzgebung, das Konzessionswesen und die Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes enthalten wird, ist in Arbeit begriffen, um im Laufe des Jahres 1877 zu erscheinen.

Der II. Band der Statistik umfaßt die reduzierte Statistik für die Jahre 1868—1873 und ist so weit im Druke vorgerückt, daß dessen Abschluß auf Ende März in Aussicht genommen werden kann.

Die Prüfung der von den Bahngesellschaften eingelieferten Angaben für die reduzierte Statistik der Jahre 1868—1873 erzeugte, daß nicht weniger als 43 % derselben unrichtig und somit für ihren Zweck unbrauchbar waren. Außerdem wurden von einzelnen Gesellschaften von denjenigen Angaben, welche zu liefern möglich waren, zirka 6 % weggelassen.

Die Berichtigung und Ergänzung dieser Angaben auf dem Korrespondenzwege würde die Veröffentlichung der betreffenden Statistik voraussichtlich noch um mehrere Monate verzögert haben. Das Departement beauftragte daher seinen Statistiker, sich zu den betreffenden Bahnverwaltungen zu begeben, um dort an Ort und Stelle die bestehenden Differenzen zu bereinigen, was demselben auch soweit gelang, daß schließlich nur noch zirka $\frac{1}{2}$ % der Gesamtangaben auf dem Korrespondenzwege erledigt werden mußten.

Das statistische Material für 1874 und 1875 ist noch nicht ganz eingeliefert; es fehlen pro 1874 noch die Angaben von einer und pro 1875 noch diejenigen von neun Bahnverwaltungen.

Bei näherer Durchsicht der von den Bahnverwaltungen eingereichten statistischen Angaben läßt sich leicht wahrnehmen, daß die Eisenbahnstatistik mancherorts noch mit Geringschätzung und Oberflächlichkeit behandelt wird, was natürlich die Arbeit des Centralstatistikers bedeutend erschwert. Es ist jedoch zu hoffen, daß sich dieser Uebelstand mit Einführung des neuen Schema's, das in Zukunft den Bahnverwaltungen als Grundlage ihrer Jahresberichte dienen soll, heben lassen werde.

Immerhin dürfte sich aus den oben angeführten erschwerenden Umständen, sowie aus den bisher für die in zwei Sprachen erscheinende Statistik in unbestreitbar zu geringem Maße zur Verfügung

gestellten Kräften, erklären, warum deren Publikationen nicht so rasch vorgefertigt sind, als es wünschenswerth gewesen wäre.

f. Verhältnisse der Eisenbahnen zu baulichen Anlagen

Dritter.

Wie weiter oben erwähnt wurde, kamen die Pläne dreier Verbindungsgeleise industrieller Etablissements zur Genehmigung, mit Bezug auf welche unter den Parteien kein Streit bestand. Unerledigt ging ins Jahr 1877 über ein Projekt, mit Bezug auf welches die betreffende Bahnverwaltung Opposition erhob und welches in der ursprünglichen Gestalt wegen Betriebsgefährde für die Hauptbahn vom Departement nicht zur Genehmigung empfohlen werden konnte.

Die Verwaltung der Bischofszellerbahn weigerte sich, die Einmündung einer neu projektierten Gemeindestraße auf den Stationsplatz Arnegg zu gestatten, weil diese StraÙe eine ihr nachtheilige Servitut schaffe. Die Regierung von St. Gallen rief zu Gunsten der betreffenden Gemeinden unsere Intervention an, welche wir dahin eintreten lieÙen, daÙ wir die Bahngesellschaft verpflichteten, die Einmündung der fraglichen StraÙe zu gestatten. Wir gingen dabei von der Ansicht aus, daÙ es grundsätzlich einer Ortschaft oder einer Gruppe von Ortschaften nicht verwehrt werden dürfe, auf eigene Kosten ihre Zufahrt zur Eisenbahnstation in dem Sinne, wie sie es für das Beste erachten, herzustellen.

Gestützt auf die Bestimmungen einer kantonalen Konzession hatten wir eine Bahnverwaltung für pflichtig erklärt, zu einer Station eine ZufahrtsstraÙe zu erstellen. Die betreffende Gemeinde verlangte, daÙ die ZufahrtsstraÙe von der Bahn auch noch zu unterhalten sei. Wir sprachen uns für den entgegengesetzten Grundsatz aus. Nicht nur mangle es an einer positiven Gesetzesvorschrift, welche zu dieser Auflage berechtigen würde, sondern dagegen sprechen auch allgemeine Rechtsgrundsätze. Mit dem Momente, wo die ZufahrtsstraÙe dem Staate resp. der Gemeinde als vollendet übergeben und öffentliches Gut wird, tritt sie in die Reihe und Stellung der öffentlichen StraÙen ein und geht mit dem Eigenthum auch die entsprechende Pflicht der Unterhaltung auf das nach der kantonalen Gesetzgebung als berechtigt und belastet bezeichnete Gemeinwesen (Staat oder Gemeinde) über. Wenn einerseits natürlich und billig ist, daÙ, wo die Eisenbahn bereits bestehende Kommunikationen unterbricht, sie dieselben auf eigene Kosten bestmöglichst wieder-

herstellen und einen Zuwachs der Unterhaltungspflicht tragen muß, so ist es auf der andern Seite ebenso natürlich und billig, daß wie eine Gemeinde eine neue Kommunikation, neue Vortheile und Facilitäten erhält, sie auch die korrespondirende Last übernehme.

g. Bahnbetrieb.

Tarifwesen.

Die auch in diesem Jahre in ansehnlichem Umfange zur Eröffnung gekommenen neuen Linien (323 Kilometer) und die damit im Zusammenhange stehende Rückwirkung auf die bestehenden Verkehrsverhältnisse haben die Thätigkeit des Departementes rücksichtlich der Prüfung und Genehmigung der Tarife in noch erheblich größerm Maßstabe in Anspruch genommen als im Vorjahre. Während des Berichtjahres sind bei ihm eingegangen:

1. Allgemeine Tarife:	
a. neuer Linien	41
b. alter Linien	79
2. Nachträge zu allgemeinen Tarifen	175
3. Spezialtarife	75
4. Nachträge zu Spezialtarifen	21
5. Camionnagetarife	5
6. Rückvergütungsanzeigen	28
	<hr/>
	Total 424
	Im Jahre 1875 305

Bei der Verifikation der Tarife ist das Departement bis zur Stunde in der Weise vorgegangen, daß nicht bloß die Richtigkeit der den Tarifen zu Grunde liegenden Taxeinheiten festgestellt, sondern auch eine Prüfung der einzelnen Tarifpositionen namentlich da vorgenommen wurde, wo die Taxbildung nicht normal war, d. h. wo sich dieselbe nach der Konkurrenz dritter Linien oder nach andern besondern Verhältnissen zu richten hatte.

Obgleich dieses Verfahren ein äußerst zeitraubendes genannt werden muß, sind die damit erzielten Resultate immerhin derart, daß dessen Beibehaltung im Interesse geordneter Tarifzustände liegt. Um übrigens das Geschäft der Tarifverifikation wenigstens so weit möglich zu vereinfachen, bereitet das Departement ein Regulativ

vor, welches einheitliche, für alle Bahnverwaltungen verbindliche Bestimmungen über die Vorlage, Publikation und Inkraftsetzung neuer, beziehungsweise abgeänderter Tarife aufstellt.

Zahlreiche Differenzen verschiedener Natur, die auf diesem Felde zu Tage traten, haben in der Regel zwischen dem Departemente und den betreffenden Bahnverwaltungen, wenn mitunter auch erst nach langen Verhandlungen, ausgeglichen werden können.

Seiner allgemeinen Bedeutung wegen heben wir nachstehenden Fall hervor:

Eine Bahnverwaltung, die eine neue, unter separater Konzession stehende Linie zur Eröffnung brachte, beanspruchte hinsichtlich der Tarifbildung im Verkehr mit dem Stammnetz und darüber hinaus das Recht zur gegenseitigen Abrundung der Distanzen und Taxen, indem nur an der Hand so erstellter Tarife die genaue Ausscheidung der jeder Linie zufallenden Antheile behufs der nicht zu umgehenden gesonderten Renditeberechnung möglich sei. Das Departement hielt dieses Verfahren in Aufrechterhaltung seines bereits im Geschäftsbericht für das Jahr 1875 erwähnten Standpunktes nicht für zulässig und betonte der betreffenden Verwaltung gegenüber, daß es nicht schwer halten dürfte, für die Repartition der aus dem Gegenseitigkeitsverkehr resultirenden Betriebseinnahmen ebenso richtige, beziehungsweise genaue Grundsätze aufzustellen, wie für diejenige der Betriebsausgaben. Nach längerem Zögern erklärte die Verwaltung, die Anschauung des Departementes in der Voraussetzung adoptiren zu wollen, daß ihr, um die Einführung eines allzu komplizirten Rechnungsapparates zu vermeiden, gestattet werde, die Einnahmen der neuen Linie in ähnlicher Weise festzustellen wie die Ausgaben. Die letztern — fügte sie bei — können nicht abgesondert und faktiv für eine einzelne Bahnstrecke berechnet werden, man sei daher darauf angewiesen, die Zahl der auf der betreffenden Strecke ausgeführten Lokomotivkilometer zu ermitteln und mit den Kosten eines Lokomotivkilometers, wie sich dieselben durchschnittlich auf dem ganzen Netze stellen, zu multiplizieren. Die Einnahmen wären somit in der Weise zu berechnen, daß die Zahl der Reisendenkilometer, beziehungsweise der Zentnerkilometer für Güter u. s. L., welche auf die neue Linie fallen, ermittelt und mit dem Durchschnittsbetrage des Ertrages eines Reisenden-, beziehungsweise Zentnerkilometers auf dem Gesamtnetze multipliziert würden. — Da die Taxen der betreffenden neuen Linie in allen Punkten denjenigen des Stammnetzes gleich kamen, war nicht in Abrede zu stellen, daß die vorgeschlagene Rechnung der Wirklichkeit ziemlich genau entspreche, und daß, wenn auch die Möglichkeit geringfügiger, den Zweck der gesonderten Rechnungsführung indeß

kaum beeinflussender Differenzen nicht vollständig ausgeschlossen sei, dieß gegenüber den Vortheilen, die dem Verkehre aus der direkten Tarifberechnung erwachsen, nicht in Betracht kommen könne. Aus diesen Gründen wurde dem Begehren der Verwaltung entsprochen, unter Vorbehalt immerhin der gesetzlichen und konzessionellen Bestimmungen betreffend den Rückkauf durch den Bund oder die Kantone und der Reduktion, beziehungsweise Erhöhung der Taxen.

Unser Geschäftsbericht für das Jahr 1875 gab der Hoffnung Raum, es werde demnächst die seit Langem gründlich und allseitig erörterte Frage der Gütertarifumgestaltung in Deutschland zum Entscheid gelangen und es werden dadurch auch die schweizerischen Gesellschaften zu einer Revision Luft bekommen. Ob zwar noch nicht im Jahre 1876, so ist diese Hoffnung doch in Erfüllung gegangen durch die Ergebnisse der Konferenzen, wozu die sämmtlichen deutschen Eisenbahnverwaltungen unter dem Vor- sitze des preußischen Handelsministeriums am 12/13. Februar 1877 in Berlin versammelt waren. Das einheitliche Tarifschema ist indeß nicht auf der Basis des natürlichen oder Wagenraumsystems zu Stande gekommen, wie zeitweilig zu vermuthen stand, sondern in der Form einer vereinfachten Klassifikation. Die Frachtberechnung ist eine verschiedene, je nachdem die Güter zur Beförderung gelangen als Eilgüter, Stückgüter oder Wagenladungsgüter, welche letztere entweder nach allgemeinen Wagenladungsklassen oder nach drei Spezialtarifen transportirt werden. Immerhin ist das endlich vollendete Werk als ein entschiedener Fortschritt anzuerkennen. Die Frage, inwieweit ein Anschluß der schweizerischen Bahnen an das deutsche Tarifschema den von ihnen vertretenen, sowie den allgemeinen Landesinteressen entspreche, wird voraussichtlich nur ohne Säumen an Hand genommen werden.

Die Beschwerung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen in Frankreich und Italien durch Besteuerung der Fracht- gelder dauert fort; man vernimmt indeß mit Befriedigung, daß die französische Regierung beabsichtige, diese Abgabe aufzuheben, sobald die Verhältnisse es irgendwie gestatten.

Die Erstellung direkter Tarife aus der Schweiz nach Italien über den Mont Cenis hat, nachdem sie in den Konferenzen der beteiligten Verwaltungen, welche vom 5. bis 15. März vorigen Jahres in Paris stattfanden, grundsätzlich beschlossen worden, die Direktion der P. L. M. Gesellschaft übernommen. Die Aus- arbeitung scheint aber nur langsam vorwärts zu schreiten, denn auf Ende des Jahres 1876 befanden sich noch keine Vorlagen in

den Händen der beim Verkehr beteiligten schweizerischen Verwaltungen.

Zwei Gesellschaften sahen sich veranlaßt, in Ausführung der Bestimmung ihrer Konzessionen, wonach, wenn der Reinertrag des Unternehmens nicht ausreicht, um das Aktienkapital wenigstens mit 2 % zu verzinsen, die Maximaltaxen um höchstens 30 % erhöht werden dürfen, neue Tarife zur Genehmigung einzusenden. Nachdem die vom Eisenbahn- und Handelsdepartement angeordnete Untersuchung des Finanzzustandes der Gesellschaften gezeigt, daß zur Zeit von einer Verzinsung des Aktienkapitals gänzlich abgesehen werden müsse, warfen sich folgende Fragen auf:

1) Liegt es im Sinne der Konzessionen, wenn eine Taxerhöhung vor Ablauf des ersten Betriebsjahres bewilligt wird, oder müssen nicht mindestens die von der Generalversammlung genehmigten Ergebnisse einer vollständigen Jahresrechnung vorliegen, ehe ein derartiges Gesuch behandelt wird? eventuell

2) Muß nicht — analog mit dem für die Herabsetzung der Taxen vorgeschriebenen Verfahren — der Ausweis geleistet werden, daß der Reinertrag des Unternehmens drei Jahre nacheinander zu einer Verzinsung von 2 % des Aktienkapitals nicht ausgereicht habe, ehe die Tarifierhöhung zugegeben werden kann? Wir bekannten uns zu folgender Anschauung:

a. Wenn die Erhöhung der Taxen erst eintreten dürfte, nachdem drei Jahre hintereinander die Aktien unter dem Ertrag von 2 % geblieben sind, so wäre dieß wohl ebenso ausdrücklich gesagt worden, wie es bei der Herabsetzung der Taxen geschehen ist. Den konzessionirenden Behörden ist aber ohne Zweifel nicht entgangen, daß durch eine derartige Verfügung die Hilfe, die mittelst der Taxerhöhung einer nothleidenden Gesellschaft gebracht werden will, in manchen Fällen zu spät käme und den Sturz der Unternehmung nicht mehr zu hindern vermöchte.

b. Das nämliche Motiv spricht dafür, daß die Taxerhöhung auch eintreten dürfe, ohne daß jedesmal das Rechnungsergebniß eines vollen Betriebsjahres vorzuliegen brauche.

Was aber in allen Fällen nachgewiesen werden muß, um die Vergünstigung der Taxerhöhung zu erlangen, ist Folgendes:

1) Daß die Betriebsrechnung mit keinen Ausgaben für den Bau belastet worden ist,

2) daß die allgemeinen Verwaltungskosten und die Betriebsausgaben in einem gesunden Verhältniß zur Größe der Unternehmung und der Aufgaben, die sie zu erfüllen hat, stehen,

3) daß Alles gethan worden ist, um einen möglichst großen Verkehr der Linie zuzuleiten,

4) daß andere verfügbare Geldmittel nicht vorhanden sind oder nicht ausreichen, um den Aktionären einen Zins von 2 % auszurichten.

Die dem Departement mitgetheilten Rückvergütungsversprechen sind nach Anleitung unsers Beschlusses vom 15. April 1876, wovon wir Ihnen bereits im leztjährigen Berichte Kenntniß gaben, behandelt worden. Einsprachen gegen die publizirten Rückvergütungen wurden Seitens des Publikums keine erhoben. Das Departement beschäftigt sich damit, sämmtliche, also auch die vor Erlaß des zitierten Beschlusses von den verschiedenen Bahnverwaltungen bewilligten Rückvergütungen einer allgemeinen Revision zu unterstellen und hat zu diesem Behufe die Bahnverwaltungen eingeladen, ihm alle auf 31. Dezember 1876 noch zu Kraft bestehenden derartigen Vergünstigungen in geordneten Zusammenstellungen vorzulegen.

Im Handelsstande sind Klagen darüber laut geworden, daß die Gebühren, welche einzelne Bahnverwaltungen für die nach Vorschrift von Art. 13 des Transportgesetzes zu besorgenden Zollformalitäten beziehen, zu hoch angesetzt seien.

Die diese Gebührenerhebung beschlagenden Reglemente sind ältern Datums und kommen, da die Bahnverwaltungen schon vor dem Inkrafttreten des Transportgesetzes die zollamtliche Behandlung der Güter besorgten, seit Jahren zur Anwendung. Aus der erwähnten Beschwerde hat das Departement Veranlassung genommen, den Gegenstand im Allgemeinen zu prüfen, und zu untersuchen, ob es bei der Verschiedenartigkeit der bestehenden Reglemente und bei dem Umstande, daß dabei auch ausländische Bahnverwaltungen in Frage kommen, möglich, beziehungsweise thunlich sei, einen einheitlichen Tarif aufzustellen. Wir gewärtigen die daherigen Anträge des Departementes.

In Folge Einführung des metrischen Mafes und Gewichtes wurden auf den 1. Januar 1877 in erster Linie die sogenannten Barèmes-Tarife in das metrische System umgerechnet. Es sind dieß insbesondere die Tarife für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen, von Kranken, des Reisendengepöcks, von lebenden Tieren, von Fuhrwerken und außergewöhnlichen Gegenständen. Die von Station zu Station gerechneten allgemeinen Gütertarife sollen successive zur Umarbeitung gelangen. Da aber die meisten Bahnen die ihnen konzessionsgemäß zustehenden Studententaxen beibehalten werden, hat diese Arbeit mehr den Cha-

rakter der bloßen Umschreibung der bisherigen Zentuertaxen in Taxen für 100 Kilogramm.

Aus demselben Grunde wird materiell an den bestehenden Personentarifen nichts geändert.

Ein Schreiben mit wichtigem Inhalte erließ die Konferenz schweizerischer Bahnverwaltungen am 22. Juli an uns. Dasselbe regt die Unifikation der Konzessionsbestimmungen über das Tarifwesen an, indem es darauf verweist, daß bei genauer Beobachtung der buntscheckigen Bestimmungen der verschiedenen Konzessionen ein direkter Verkehr zwischen den einzelnen schweizerischen Bahnen, ja oft zwischen den Theilstücken einer und derselben Bahn eine Unmöglichkeit wäre. Die Verwaltungen glauben das einzige Mittel, diesem Mißstande ein Ende zu machen, darin gefunden zu haben, daß die Bahnen freiwillig die wesentlichsten Bestimmungen der sogenannten Normalkonzession über Tarifverhältnisse auch für ihre ältern, unter der Herrschaft der Kantonalgesetzgebung konzessionirten Bahnstrecken annehmen, wogegen ihnen durch Erhöhung einzelner kilometrischer Einheitssätze eine Kompensation für die gebrachten Opfer geboten würde. Ohne den Werth der vorgeschlagenen Vereinheitlichung irgendwie zu unterschätzen, mußte doch die Frage sich präsentiren, ob sie mit einer allgemeinen Taxerhöhung nicht zu theuer erkauft würde, in einem Augenblick insbesondere, wo unsere Industrie genauer als je zu rechnen hat. Die Erfahrungen, welche Deutschland in neuester Zeit mit einer Taxsteigerung gemacht hat, ermuthigen nicht sehr, den nämlichen Weg zu betreten. Das Eisenbahndepartement hat daher vorläufig die Konferenz eingeladen, in Ziffern anzugeben, welche Erhöhungen sie als Kompensation beanspruchen zu dürfen glaube. Auch machte es dieselbe aufmerksam, daß, wofern die einzelnen Bahnen nicht über gleiche Sätze sich verständigen könnten, das angestrebte Werk der Unifikation nur ein fragmentarisches werden müßte, dessen Genehmigung durch die Bundesversammlung auf berechtigten Widerstand stoßen möchte. Wir gewärtigen nunmehr weitere Vorlagen der Konferenz. Zu bemerken ist noch, daß unter den zu diskutirenden Punkten auch derjenige betreffend die Beigabe von Wagen III. Klasse zu den Schnellzügen sich befindet. Die Bahnverwaltungen finden nämlich, es müsse, wenn wirklich das Mitführen aller Wagenklassen auch in den Schnellzügen angestrebt werden wolle, zum Mindesten ein Korrektiv dagegen geschaffen werden, daß der Verkehr in überwiegendem Maße gerade auf die Schnellzüge sich werfe, während für diese eine Minderbelastung gegenüber den gewöhnlichen Personenzügen nothwendig sei. Dieses Korrektiv sehen sie in der Herübernahme des deutschen Systems

erhöhter Personentaxen für die Schnellzüge, wobei sie jedoch dessen mehrfache Inkonvenienzen nicht verkennen. Wir haben dieß angeführt, damit Sie wissen, warum bisher über Ihr bezügliches Postulat (Nr. 9 der Sammlung) noch keine Berichterstattung erfolgt ist.

Ueber die genaue Beobachtung der Vorschrift, daß jede Aenderung an den Tarifen oder Transportbedingungen durch öffentliche Blätter, insbesondere auch durch das Bundesblatt beider Sprachen zur allgemeinen Kenntniß gebracht werde, haben wir hiesseitige Kontrolle angeordnet.

Transportwesen.

Das „Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen“ -- von uns am 9. Juni genehmigt -- ist vom 1. Juli 1876 an vollzogen worden. Sein Fundament bildet das Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875. Das Reglement ist maßgebend für den Verkehr auf allen Linien der schweizerischen Bahnverwaltungen. Letztern bleibt es unbenommen, neben dem Transportreglement besondere, nur für das resp. Gebiet gültige Vorschriften aufzustellen, vorausgesetzt, daß diese entweder bloße Ergänzungen desselben enthalten oder dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren, ohne auf den direkten Verkehr störend einzuwirken. Bahnen mit besonderen Verhältnissen (Berg-, Lokal-, Sekundär-, Straßenbahnen) kann der Bundesrath Abweichungen vom Reglement bewilligen. Die zum Behuf seines Vollzuges von den Verwaltungen erlassenen Reglemente, Dienstbefehle u. s. w. haben wir einverlangt und der Prüfung des Eisenbahndepartements unterstellt.

Kurze Zeit nachdem das Transportreglement in Kraft getreten war, erhoben sich vielfache Stimmen im Publikum und in der Presse gegen die §§ 16 und 17 desselben, und die Regierung des Kantons Thurgau stellte das Gesuch an uns, dahin zu wirken, daß sie geändert werden.

Da im Ständerath eine Motion gestellt worden ist, welche uns einladen will, den § 16 in der Weise zu revidiren, daß die Zuschlagstaxe von 50 auf 20 Rappen reduziert und nur von denjenigen Reisenden bezogen werden soll, welche ohne Billets im Bahnzuge betroffen werden, so sehen wir uns veranlaßt, die Motive hier anzuführen, welche uns dazu führten, der Anregung der Thurgauer Regierung nur in beschränkter Weise Folge zu geben.

Wir müssen vorausschicken, daß das Transportreglement von den Verwaltungen ausgearbeitet und dem Bundesrath nur zur Genehmigung vorgelegt worden ist (Art. 36 des Eisenbahngesetzes). Der erste Entwurf des Reglements sah eine Buße von Fr. 1 vor; das Eisenbahndepartement brachte es dazu, daß sie auf die Hälfte reduziert wurde. Deutschland, Frankreich, Belgien haben bedeutend schärfere Strafbestimmungen. Das Reglement von 1862 hatte verfügt, daß Personen, welche ohne Fahrbillet oder mit einem unrichtigen in den Wagen betroffen werden, außer dem Preis ihres Billets zu bezahlen haben in I. Klasse 40, in II. Klasse 30 und in III. Klasse 20 Rappen. Es stellte sich aber heraus, daß trotz dieser Bußen aus allerlei Gründen die Zahl der Reisenden ohne oder ohne richtige Billets unverhältnißmäßig anwachse, daß das Zugspersonal dadurch seiner eigentlichen Aufgabe — der Kontrolle über die sichere Fahrt des Zuges — zu einem wesentlichen Theile entfremdet werde und daher eine verschärfte Bestimmung aus Rücksichten auf die Betriebssicherheit als geboten erscheine. Wenn die Zuschlagstaxe für alle Klassen gleich ist, so wird dadurch eben ihr Charakter gezeichnet; sie wird ausgesprochen als Sühne einer Konvention, unabhängig vom Geldwerthe, der in Frage liegt. Auch darf gesagt werden, daß vermöge der Ausnutzung der Plätze eine Uebervortheilung der Eisenbahn durch den Nichterwerb eines richtigen Billets in I. Klasse beinahe unmöglich, in II. Klasse auch noch schwierig, in III. Klasse aber am leichtesten sein wird. Die Ungleichheit des Risikos deckt also so ziemlich die Gleichheit der Taxe. Auch gegen die Erhebung der Zuschlagstaxe von Reisenden, welche in einer höhern Klasse als derjenigen, wofür sie die Fahrtaxe bezahlt haben, betroffen werden, läßt sich in gewissen Fällen nichts einwenden, nachdem alle Stationen mit besonderen Supplementsbillets für die Taxdifferenzen der einzelnen Klassen versehen worden sind. Das Motiv ist das nämliche: Durch die Ausfertigung von Supplementskarten, das Erheben der daherigen Beträge u. s. w. in den Wagen wird das Personal von seinem eigentlichen Dienste und Posten ferngehalten und die Sicherheit des Zuges in Frage gestellt. Wenn die Legalität der Zuschlagstaxe angefochten worden ist, so fällt die Entgegnung hierauf nicht schwer. Art. 6 des Transportgesetzes schreibt vor, daß die Regelung aller in den Art. 4 und 5 nicht berührten, auf den Personenverkehr bezüglichen Verhältnisse durch das Betriebsreglement zu erfolgen habe. Nachdem der Gesetzgeber mittelst dieser Anordnung darauf verzichtet hat, von sich aus Näheres über die betreffenden Fragen festzustellen, erscheint die Genehmigung von Bußbestimmungen, wie sie die oft zitierten Paragraphen des Transportreglements enthalten, durch den Bundesrath als völlig berechtigt. Was aber das Publikum erregt und seine

Klagen hervorgerufen hat, das war die Art, wie dieselben vollzogen wurden. Auffallender Weise erließen die Verwaltungen darüber keine einheitliche Instruktion, sondern jede einzelne legte die Paragraphen nach Gutdünken aus und gab ihrem Personal Verhaltensbefehle, die zum Theil über das Ziel hinausschossen, zum Theil wegen Mangels an Präzision verkehrte Auslegung und taktlose Anwendung fanden.

Direkte Reklamationen von betheiligter Seite sind zwar merkwürdigerweise beim Eisenbahndepartement keine erhoben worden. Dasselbe schritt aber auch ein, wenn in der Presse bestimmte That-sachen konstatiert wurden, und es beschloß die Konferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen am 20. September eine einheitliche Instruktion betreffend die Ausführung der §§ 16 und 17 des Transportreglements auszuarbeiten und uns vorzulegen. Nach längerer Verhandlung des Eisenbahndepartements mit den Gesellschaften konnte der Entwurf von uns genehmigt werden und es ist die Instruktion am 1. März 1877 in Kraft getreten. Dieselbe schreibt im Wesentlichen vor:

1) Die Zuschlagstaxe von 50 Rappen darf von Reisenden ohne oder ohne gültiges Billet oder von Reisenden, welche mit einem Billet III. Klasse in Schnellzüge, die nur I. und II. Klasse führen, übergegangen sind, nicht erhoben werden, wenn es den Betreffenden wegen zu kurzen Aufenthaltes bei der Uebergangsstation nicht möglich war, ein Billet oder Supplement zu kaufen. Das Zugspersonal ist verpflichtet, den Reisenden die Lösung eines neuen Billets während des Haltes auf der Station zu erleichtern.

2) Auch Reisende, welche in offenbarem Irrthum einen unrichtigen Zug bestiegen haben, bezahlen keine Zuschlagstaxe.

3) Wird ein Reisender während der Fahrt mit einem Billet III. Klasse in I. oder II. oder mit einem solchen II. Klasse in der I. betroffen, so kann er mit der Zuschlagstaxe nur belegt werden, wenn er von der Absicht des Uebersteigens dem Kondukteur nicht rechtzeitig Anzeige gemacht hat. Als noch rechtzeitig gemacht wird die Anzeige betrachtet, wenn der Reisende die bezügliche Erklärung spätestens bei der ersten Billetkontrolle im neu eingenommenen Wagen abgibt.

4) Dem Zugspersonal ist strenge untersagt, irgendwelche Taxen von einem Reisenden zu erheben, ohne denselben gleichzeitig den vollständigen Gegenwerth in Marken oder Billets verabfolgen zu lassen.

Die Bahnverwaltungen haben überdies verheißen, ihren Angestellten ein durchaus loyales Verfahren zur strengen Pflicht zu

machen, so daß erwartet werden darf, es sei den gerechten Reklamationen des Publikums abgeholfen, ohne daß die früher bestandene Unordnung wieder einreißen könne.

Art. 55 des Transportgesetzes weist den Bundesrath an, den Bahngesellschaften eine Frist zu bestimmen, innerhalb deren ihre Vereinbarungen mit ausländischen Verwaltungen dem erwähnten Gesetze anzupassen seien. Wir mußten begreiflicherweise damit zuwarten, bis das Transportreglement definitiv festgestellt war, und beschlossen sodann am 3. Juli, den Verwaltungen aufzugeben, die revidirten Transportbedingungen der Tarife mit ausländischen Bahnen bis Mitte Februar 1877 uns vorzulegen, in dem Verstande, daß die neuen Vorschriften auf 1. April 1877 in Kraft treten würden. Dieser Termin wurde von den Verwaltungen selber als genügend erachtet. Seither haben sie sich aber überzeugt, daß die Ausarbeitung der neuen Reglemente zu sämtlichen Tarifen, die mit deutschen, österreichisch-ungarischen, englischen, belgischen, holländischen, italienischen, rumänischen und russischen Bahnen bestehen, inner der oben angegebenen Frist nicht möglich sei und sind um eine entsprechende Verlängerung bei uns eingekommen. Weiteres bleibt dem Geschäftsbericht für 1877 vorbehalten.

Die Konferenz schweizerischer Bahnverwaltungen hat sich bisher als berechtigt angesehen, von einzelnen neuen Gesellschaften, welche der Forderung des Gesetzes entsprechend direkte Verkehre zu eröffnen wünschten, eine Kaut ion zu begehren und von deren Erbringung die Einwilligung zur Erstellung direkter Tarife u. s. w. abhängig zu machen. Das Eisenbahndepartement hat der Konferenz die Erklärung abgegeben, daß den direkten Verkehren als einem Postulate des Transportgesetzes keine Hindernisse in den Weg gelegt werden dürfen, und es frage sich, ob das Verlangen einer Kaut ion für die auf Rechnung dritter Gesellschaften bezogenen Taxen und Frachten nicht als ein solches betrachtet werden müsse. Sollte dies auch nicht der Fall sein, so sei immerhin die Regulirung des direkten Verkehrs Sache der Bundesbehörden und nicht Sache einer Privatvereinigung von Bahnverwaltungen. Die Konferenz ist eingeladen worden, über die Angelegenheit ihre Ansicht zu äußern, was indeß bis zum Schluß des Berichtjahres nicht geschehen ist.

Von den Verwaltungen mehrerer im Jahre 1876 dem Betriebe übergebenen Bahnen, die vorläufig wenigstens den Charakter von sekundären oder Lokalbahnen an sich tragen, ist der Betriebsöffnung vorgängig das Gesuch bei uns gestellt worden, die erste Wagenklasse für den Personentransport in ihren

Zügen weglassen zu dürfen. Um ihnen entsprechen zu können, hätte es einer Konzessionsänderung und folgerichtig eines Beschlusses der Bundesversammlung bedurft. Im Einverständniß mit den Regierungen der betreffenden Kantone haben wir indeß gefunden, eine solche Verfügung werde sich erst rechtfertigen, wenn über die Entwicklung des Personenverkehrs auf den fraglichen Linien einige Erfahrungen gesammelt seien. Einzelne derselben dürften zudem später Bestandtheile von Hauptlinien werden und alsdann der ersten Klasse jedenfalls benöthigt sein, insofern sie nicht im Allgemeinen abgeschafft werden will. Im Hinblick aber auf die Verkehrsverhältnisse, wie sie zur Zeit der Betriebseröffnung bestanden, und in der Absicht, den Gesellschaften nutzlose Ausgaben zu ersparen, haben wir in verschiedenen Fällen die Verwaltungen ermächtigt, für einmal von der Einführung einer ersten Wagenklasse Umgang zu nehmen, sie aber verpflichtet, genügende Wagenabtheilungen II. Klasse, und wenn immer möglich, auch III. Klasse für Nicht-raucher allen Zügen mit Personenbeförderung beizugeben.

Fahrtordnungen und Fahrpläne.

Die Prüfung der Fahrpläne und ihrer Aenderungen beanspruchte auch im verwichenen Jahre in bedeutendem Maße das Eisenbahndepartement. Je mehr Linien eröffnet werden, desto schwerer hält es, überall die wünschbaren Anschlüsse zu finden, wofern die Zahl der Züge nicht eine solche werden soll, daß der Gesamtverkehr sie nicht zu alimentiren vermöchte. Am schlimmsten sind in dieser Hinsicht diejenigen Unternehmungen daran, die sich quer zwischen zwei Hauptlinien gelegt haben, weil den letztern nicht zugemuthet werden darf, wichtigere Interessen über den betreffenden Influenzen außer Acht zu lassen. Eine weitere Folge der Ausdehnung des im Betriebe stehenden Eisenbahnnetzes bezüglich der Fahrpläne ist die, daß der im Gesetz vom 23. Dezember 1872 angesetzte Minimaltermin zur Vorlage derselben schlechterdings nicht mehr ausreicht, was geradezu selbstverständlich wird, wenn man erwägt, daß diese Zeitbestimmung aus dem Bundesrathsbeschuß vom 11. August 1858 betreffend die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen hinübergenommen worden ist. Im Einverständniß mit dem Postdepartement hat deshalb das Eisenbahndepartement eine Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Eisenbahnfahrpläne ausgearbeitet, welche genügliche Fristen feststellt, den langwierigen und deshalb häufig fruchtlosen Korrespondenzweg bezüglich der Kritik der Fahrpläne zum großen Theile verläßt und ihn durch Konferenzen, besichtigt von Kantonsregierungen und Ver-

tretern der Bahngesellschaften, ersetzt, Direktionen ertheilt betreffend rechtzeitige Veröffentlichung neuer oder abgeänderter Fahrpläne und daher geeignet erscheint, vielfache Reklamationen zu befriedigen. Wir werden uns mit dem Entwurf beschäftigen, sobald die Kantonsregierungen und die Bahnverwaltungen darüber angehört worden sind. Würde er bei Letzteren wider Erwarten auf grundsätzliche Opposition stoßen, so müßten wir Ihnen die Revision der Art. 33 und 34 des Eisenbahngesetzes beantragen. — Noch finden diese Artikel keine Anwendung auf die großherzoglich badischen Staatsbahnen, soweit sie auf schweizerischem Gebiet kursiren, sondern sind substituirt durch Art. 29 des Staatsvertrages vom 27. Juli 1852. Hiernach hat die badische Verwaltung keine weitere Verpflichtung, als von den Tarifen und Fahrtenplänen dem Bundesrathe und den betreffenden Kantonsregierungen thunlichst beschleunigte Mittheilung zu machen, um etwaige Bemerkungen dieser Behörden wo möglich zu vernehmen und in Berücksichtigung zu ziehen. Es würde sich fragen, ob ein solches Privilegium einer ausländischen Bahn gegenüber den inländischen auf die Dauer haltbar sei.

Ueber die Zugverspätungen geben Ihnen zwei dem Berichte angefügte Tableaux Aufschlüsse. Die Ziffer von 2,74 % verspäteter Züge mag gegenüber dem Ergebnisse von 0,76 %, das die Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns) im Jahre 1876 aufzuweisen haben, immer noch etwas hoch erscheinen. Es ist indeß zu bemerken, daß das deutsche Reichseisenbahnamt Verspätungen von Personenzügen und gemischten Zügen erst in Rechnung bringt, wenn dieselben über 20, beziehungsweise 30 Minuten betragen haben, während unsere Verzeichnisse alle Personenzüge mit mehr als 10 und alle gemischten Züge mit mehr als 15 Minuten Verspätung umfassen.

Eine Vergleichung mit den Verspätungen des Jahres 1875 konnte nur für die letzten vier Monate erstellt werden, da die Zahlen des Jahres 1875 nicht in weiterer Vollständigkeit zu erbringen waren. Die Reduktion von 4,25 auf 2,94 % ist immerhin erwähnenswerth. Die auch am Schlusse des Jahres 1876 noch auffallenden Prozentsätze einzelner Gesellschaften ließen sich wohl am ehesten durch energische und häufige Inspektionen der Zugsbewegungen erniedrigen. Von der Befugniß, bei verschuldeten Verspätungen gegen die betreffenden Bahngesellschaften in Wiederholungsfällen mit Geldstrafen bis auf Fr. 1000 einzuschreiten, haben wir im Jahre 1876 noch keinen Gebrauch gemacht. Es muß vor allem eine Grundlage gefunden werden, nach welcher die Strafbarkeit der einzelnen Verspätungen bemessen werden kann. An dieser nicht leichten Aufgabe arbeitet das Departement.

Nachweisung der im Jahre 1876 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Zusammengestellt vom schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement.

1. Monate.	2. Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien.	3. Wovon doppelspurig.	4. Total der beförderten					5. Im Ganzen zurückgelegte		6. Davon entfallen auf die fahrplanmässigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge.		7. Trifft im Durchschnitt auf einen dieser Züge.		15. Auf jeden Kilometer Bahnlänge kommen von den zurückgelegten Achs-Kilometern.	16. An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:										26. Total der Verspätungen.	27. Ursache der Verspätungen.					28. Anschlüsse wurden versäumt:		35. Folgende Anzahl	36. Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtfahrzeit incl. Aufenthalt zurück:									
			8. fahrplanmässigen			9. Extra-		10. Zugs- Kilometer.	11. Achs- Kilometer.	12. Zugs- Kilometer.	13. Achs- Kilometer.	17. Schnell- und Personenzüge					18. Gemischte Züge					29. Durch Verspätung der Anschlussanstalten.	30. Entgleisungen und Zusammenstösse.	31. Beschädigung der Lokomotive, Achsenbrüche, Warnläuten etc.		32. Während der Fahrt und auf den Stationen.	33. Verschiedene Ursachen.	34. Total der Verspätungen auf eigener Bahn.	37. bei Schnell- und Personenzügen.	38. bei gemischten Zügen.	39. Kilometer kommen auf eine Verspätung auf eigener Bahn.	40. Schnell- und Gemischte Züge.											
			Schnell- und Personen-	Gemischten	Güter-	Schnell- und Personen-	Güter-					19. mit Verspätung von:			20. mit Verspätung von:		Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Grösste Verspätung.													Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Grösste Verspätung.	Anzahl.	Prozent.	Prozent.	Zugs-	Achs-
												10-20 Minut.	über 20 Minut.		15-30 Minut.	über 30 Min.																											
Januar	2,042	220	13,445	5,304	2,803	21	256	877,079	22,627,003	739,954	16,792,247	39	896	11,081	134	14	37	37	127	31	21	13	83	305	215	47	4	22	140	2	168	9	6	0,9	—	4,404	99,954	25,3	19,4				
Februar	2,053	220	12,781	4,950	2,576	18	360	828,499	22,167,978	692,709	16,178,662	39	912	10,798	159	13	56	40	167	48	22	15	48	88	278	78	2	13	176	9	200	33	3	1,13	—	3,464	80,893	25,3	19,6				
März	2,053	220	13,741	5,317	2,780	43	587	898,323	25,043,827	743,454	17,970,300	39	943	12,199	219	13	78	38	151	78	21	21	54	109	396	80	6	13	278	19	316	31	10	1,68	—	2,353	56,863	25,3	19,8				
April	2,053	220	12,819	5,277	2,739	61	798	887,047	26,005,090	727,987	18,550,337	40	1,025	12,667	218	14	60	32	91	68	21	9	37	42	355	114	5	8	227	1	241	11	4	1,38	—	3,021	76,971	25,2	19,7				
Mai	2,053	220	13,400	5,537	2,875	67	909	926,122	28,560,423	759,448	20,147,760	40	1,064	13,912	280	13	71	29	113	70	22	16	57	175	437	93	6	13	323	2	344	10	2	1,82	—	2,208	58,569	25,2	19,7				
Juni	2,064	220	12,594	4,821	2,837	152	752	914,844	26,832,337	753,270	19,449,968	43	1,117	13,000	684	14	346	38	247	110	21	43	42	85	1,183	222	8	9	943	1	961	28	12	5,32 *	—	784	20,339	26,9	17				
Juli	2,089	220	13,840	5,422	3,149	106	891	1,001,077	30,704,207	825,645	22,227,101	43	1,154	14,698	735	14	585	39	171	82	21	30	43	79	1,432	314	2	11	1,103	2	1,118	77	40	5,30 *	—	739	19,881	26,0	17,6				
August	2,171	220	13,967	5,839	2,986	162	383	992,452	28,774,980	838,274	21,700,143	42	1,096	13,254	596	14	187	32	96	97	20	25	43	84	905	325	3	10	565	2	580	22	12	2,93	—	1,445	37,414	26,9	17,7				
September	2,249	220	13,771	6,132	2,885	110	719	992,626	28,931,498	828,696	20,926,211	42	1,051	12,864	502	13	111	31	86	123	20	29	47	199	765	216	3	7	530	9	549	6	49	2,76	4,53	1,509	38,117	26,9	18				
Oktober	2,270	220	13,592	6,187	2,879	161	887	980,446	29,494,459	810,290	20,847,094	41	1,054	12,993	696	14	187	30	149	188	19	46	46	115	1,117	360	9	11	733	4	757	17	41	3,83	4,93	1,070	27,539	26,6	17,7				
November	2,281	220	12,421	5,866	2,943	57	725	897,690	25,780,073	743,413	18,096,292	41	990	11,302	479	13	136	38	163	145	20	41	68	377	801	226	10	18	511	36	575	21	54	3,14	5,2	1,293	31,472	26,3	17,6				
Dezember	2,343	220	12,712	6,346	2,654	65	882	942,342	26,831,474	783,370	18,360,588	41	963	11,238	342	14	107	36	177	112	21	33	44	78	594	210	8	7	369	3	384	26	43	2,01	2,2	2,040	47,814	26,2	17,5				
Totale und Durchschnittszahlen	2,144	220	159,083	66,998	34,106	1,023	8,149	11,138,547	321,253,349	9,246,510	231,246,703	41	1,023	149,838	5,044	14	1,961	36	247	1,152	20	321	50	377	8,478	2,285	66	142	5,898	87	6,193	291	276	2,74	4,25	1,493	37,340	26,2	17,5				

Bemerkungen.

- Im Laufe des Jahres wurden neu eröffnet:
1. Sulgen-Bischofszell. (1. Februar). 10 Kilometer.
 2. Lyss-Murten. *) (12. Juni). 25 Kilometer.
 3. Bischofszell-Gossau. (5. Juli). 13 Kilometer.
 4. Winterthur-Waldshut. (1. August). 52 Kilometer.
 5. Effretikon-Hünwil. (17. August). 23 Kilometer.
 6. Murten-Palézieux und Freiburg-Payerne. (25. August). 79 Kilometer.
 7. Wohlen-Birmgarten. (1. September). 7 Kilometer.
 8. Wald-Rütz. (29. September). 7 Kilometer.
 9. Bauma-Wald. (15. Oktober). 15 Kilometer.
 10. Delsberg-Gövelier. (15. Oktober). 12 Kilometer.
 11. Gäubahn. (4. Dezember). 58 Kilometer.
 12. Tavannes-Court und Delsberg-Münster. (16. Dezember). 28 Kilometer.

*) Bis 9. Dezember von der Jura-Bern-Luzern-Bahn, von da ab von der Suisse Occidentale betrieben.

*) In den Resultaten pro Juni und Juli sind die während des ausserordentlich starken Verkehrs anlässlich der Schlachtfeier in Murten und des Schützenfestes in Lausanne, sowie ein Theil der durch die Wasserverheerungen in der Ostschweiz im Monat Juni entstandenen zahlreichen Verspätungen inbegriffen. Daher die ausserordentlich hohen Prozentsätze (Kolonne 35).

†) Prozentsatz der Monate September, Oktober, November und Dezember 1876.

Nachweisung der im Jahre 1876 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Zusammengestellt vom schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Total der beförderten		Im Ganzen zurückgelegte		Davon entfallen auf die fahrplanmässigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge.		Trifft im Durchschnitt auf einen dieser Züge.		Auf jeden Kilometer		An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:										Total der Verspätungen.	Ursache der Verspätungen.					Anschlüsse wurden versäumt:		Folgende Anzahl		Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtfahrzeit incl. Aufenthalt zurück:							
	Züge.		Kilometer.		Kilometer.		Kilometer.		Kilometer.		Schnell- und Personenzüge					Gemischte Züge						bei Schnell- und Personenzügen.		bei gemischten Zügen.		Kilometer kommen auf eine Verspätung auf eigener Bahn.		Schnell- und Gemischte Züge.										
	Schnell- und Personen-	Güter-	Zugs-	Achs-	Zugs-	Achs-	Zugs-	Achs-	Zugs-	Achs-	mit Verspätung von 10-20 Minut.		mit Verspätung von über 20 Minut.			mit Verspätung von 15-30 Minut.		mit Verspätung von über 30 Min.				Anzahl.		Anzahl.		Kilometer.		Kilometer.										
	Züge.	Züge.	Züge.	Achs.	Züge.	Achs.	Züge.	Achs.	Züge.	Achs.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.		Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Präsent.	Kilometer.	Anzahl.	Präsent.	Kilometer.									
Vereinigte Schweizerbahnen	17	1,622	67	271	1,435,457	41,839,141	1,332,220	37,609,077	57	1596	138,083	502	13	145	138	247	139	19	26	54	113	812	162	9	29	607	5	650	35	44	2,76	2050	57,860	25,9	16,1			
Schweizerische Nordostbahn	17	1,622	67	271	1,435,457	41,839,141	1,332,220	37,609,077	57	1596	138,083	502	13	145	138	247	139	19	26	54	113	812	162	9	29	607	5	650	35	44	2,76	2050	57,860	25,9	16,1			
Tössthalbahn	1	—	—	—	97,228	1,457,132	97,072	1,455,736	28	421	50,246	7	16	6	42	80	21	21	7	98	377	41	3	4	4	28	2	38	6	10	1,10	2555	38,309	22,8	21,1			
Schweizerische Nationalbahn	1	—	—	—	317,736	5,437,936	310,663	5,231,540	37	621	72,506	94	15	61	34	151	85	21	18	40	76	258	54	2	4	195	3	204	9	27	2,12	1523	25,645	29,8	21,6			
Schweizerische Centralbahn	1	—	—	—	1,815,726	64,849,770	1,456,576	48,455,079	43	1443	228,344	293	15	123	33	135	61	23	26	50	225	503	128	5	6	348	16	375	17	2	1,12	3884	129,214	28,8	18,1			
Basler Verbindungsbahn	1	—	—	—	11,594	356,878	11,049	339,960	5	154	71,376	16	28	32	80	1	16	—	—	—	16	102	91	—	—	11	—	11	1	—	0,30	1004	30,900	30	—			
Emmenthalbahn	1	—	—	—	82,744	1,154,038	82,568	1,152,302	23	328	48,085	11	14	1	30	30	13	18	2	75	115	27	14	—	—	2	11	—	13	—	5	0,37	6351	88,639	23,3	18,8		
Jura-Bern-Luzernbahn	1	—	—	—	1,142,678	23,433,818	1,021,310	19,819,067	33	636	81,367	1115	13	390	35	171	147	20	40	47	88	1692	695	9	17	948	23	997	73	10	3,25	1024	19,578	23,4	17			
Suisse Occidentale	1	—	—	—	2,596,264	82,493,462	2,044,038	53,457,821	59	1552	150,261	1779	14	987	39	177	443	21	155	47	210	3364	368	23	40	2916	17	2996	122	168	8,70	682	17,843	24,3	16,2			
Brünigbahn	1	—	—	—	21,582	260,450	18,041	225,080	4	55	26,939	116	13	22	35	75	2	16	—	—	17	140	130	—	—	10	—	10	—	—	0,24	1804	22,508	16,9	16			
Gotthardbahn	1	—	—	—	235,544	3,321,098	235,396	3,318,142	33	465	19,563	106	13	23	37	79	—	—	—	—	45	45	130	110	1	3	13	3	20	5	—	0,28	11770	165,907	25,3	20,8		
Porrentruy-Delle	1	—	—	—	26,388	467,568	26,352	466,968	12	213	38,964	—	—	—	—	—	61	24	12	44	109	73	72	—	—	1	—	1	—	—	0,04	26352	466,968	—	27			
Lausanne-Echallens	1	—	—	—	148,575	5,567,966	146,370	5,315,666	14	1176	137,864	—	—	—	—	—	26	18	310	91	305	2136	5329	—	—	115	2217	24	2196	—	—	1,12	1288	15,739	—	17,4		
Rorschach-Heiden	1	—	—	—	15,779	74,053	15,594	64,593	6	28	12,442	9	14	—	—	—	—	—	—	—	—	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—	0,18	3399	16,148	7,3	—		
Appenzellerbahn	1	—	—	—	62,379	818,007	60,143	773,092	9	115	54,927	—	—	—	—	—	90	19	10	51	84	100	75	8	8	10	1	25	—	2	0,37	2405	31,040	—	16,7			
Totale und Durchschnittszahlen	2144	220	1159,083	66,998	34,106	1,023	8149	11,138,547	321,253,949	9,246,540	231,246,703	41	1023	149,888	5044	14	1961	36	247	1152	20	321	50	377	8478	2285	66	142	5898	87	6198	291	276	2,74	1493	37,340	26,3	17,5
Bemerkungen.																																						
In vorstehender Zusammenstellung sind die Rigibahnen, sowie die Uetlibergbahn als ausschliessliche Touristenbahnen nicht aufgenommen.																																						
*) Inclusive Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.																																						
*) Bözbergbahn, Sulgen-Gössen und Effretikon-Hinwil.																																						
*) Aargauische Südbahn, Wohlen-Bremgarten, Gäubahn und vom Januar bis Juni die Basler Verbindungsbahn.																																						
*) Vom Juli bis Dezember.																																						
*) Inclusive Jöngho-Eclépens, Simplan, Bulle-Romont und Broythalbahn.																																						

Als die Bahnverwaltungen sich beschwerten, daß eine beträchtliche Zahl von Zugverspätungen durch Truppentransporte verursacht werden, hat das Militärdepartement die Verwaltungsoffiziere angewiesen, „nicht nur bei den korpsweisen Entlassungen die nächste Bahnstation jeweilen rechtzeitig zu avisiren, sondern auch bei Entlassungen von Korps oder größeren Detachementen auf dem Platze selbst oder bei Beurlaubungen der Schulkompagnien mitten in einer Schule.“

Unfälle.

Die Akten der Untersuchungen über Unfälle beim Bahnbetrieb sowie über Gefährdung von Bahnzügen sind während des Berichtsjahres regelmäßiger eingelaufen als früher und haben das Departement sowohl als den Bundesrath mannigfach beschäftigt. Wir mußten die Wahrnehmung machen, daß die Strafzumessung in den einzelnen Kantonen noch eine sehr ungleichmäßige ist, ja daß in einem Kantone wiederholt Freisprechungen erfolgt sind, wo der Thatbestand unserer Ansicht nach völlig erhoben vorlag. Die betreffenden Richter haben sich wohl schwerlich alle Folgen ihres Verdiktes klar gemacht. — Auch dies Jahr legen wir Ihnen die Ergebnisse der geführten Unfallstatistik in einer Beilage vor. Als Gefährdung von Bahnzügen wurden 25 Fälle den Gerichten überwiesen.

Unfälle beim Bau sind uns zur Kenntniß gelangt:

	Getödtet.	Verlezt.
von der Broyethalbahn	3	—
„ „ Gäubahn	4	7
„ „ Jurabahn	—	1
„ „ Bahn Lausanne-Ouchy . .	1	—
„ „ „ Niederglatt-Baden . .	—	1
„ „ „ Wald-Rüti	—	3
„ „ „ Winterthur-Koblentz . .	1	1
„ „ „ Wohlen-Bremgarten . .	—	3
„ „ Gotthardbahn (Tunnelbau)	24	74
	33	90

Die große Zahl der beim Tunnelbau am Gotthard Verunglückten konnte nicht verfehlen, unsere Aufmerksamkeit zu erwecken. Wir haben die Regierungen der Kantone Uri und Tessin dringend eingeladen, strenge Aufsicht walten zu lassen und alle erforderlichen Maß-

regeln zu treffen, daß Leben und Gesundheit der Tausende von Arbeitern, welche dort beschäftigt sind, nach Möglichkeit und unter Anwendung aller dazu geeigneten Mittel geschützt werden. Auch gingen wir die Regierungen an, in den Arbeits- und Wohnlokalen einen in die Augen fallenden Abdruck des Haftbarkeitsgesetzes in deutscher und italienischer Sprache anzuschlagen, sowie die Gemeindebehörden und Polizeistellen zu verhalten, bei Anfragen die gewünschten Erläuterungen über die Tragweite der einzelnen Bestimmungen zu ertheilen. Die Direktion der Gotthardbahn erklärte, da Art. 5 des Vertrages über den Bau des Tunnels den Unternehmer ermächtige, nach Gutfinden die Anstalten für die Ausführung der Arbeiten zu treffen, so halte sie sich für inkompetent, dem Herrn Favre in dieser Richtung Weisungen zu ertheilen oder von sich aus einzugreifen. Wir wandten uns also direkt an den Unternehmer, mit der Einladung, den uns bekannt gewordenen Uebelständen (in erster Linie wurde über ungenügendes Aufsichtspersonal geklagt) abzuhelpen. Derselbe bestritt die Stichhaltigkeit der Reklamationen und erachtete, seinen Verpflichtungen volles Genüge geleistet zu haben. Nach spätern Mittheilungen der Direktion hat Herr Favre indeß die Zusicherung ertheilt, daß er für jede Seite des Tunnels noch einen weitem Bauführer anstellen werde, womit sie sich bis auf Weiteres zufrieden gibt.

Die nationalrätliche Kommission zur Prüfung unseres Geschäftsberichtes für das Jahr 1875 hat den Wunsch ausgesprochen, es sollten die Bundesbehörden in Zukunft in jedem Falle erfahren, ob und welche Entschädigungen spontan oder in Folge Richterspruches bei Eisenbahnunfällen bezahlt worden seien, indem sie dafür hielt, daß diese Erhebung nicht viel Mühe verursache, aber von hohem Interesse sei für den Statistiker und den Gesetzgeber. Da in keinem der beiden Rätthe der Anregung entgegengetreten wurde, glaubten wir uns verpflichtet, derselben insoweit Folge zu geben, als wir durch Kreisschreiben die Bahnverwaltungen ersuchten, uns jeweilen in Kenntniß zu setzen von den bei Unglücksfällen geleisteten Entschädigungen. Wir fügten bei, daß ihre dahergigen Mittheilungen einer Publikation nicht unterliegen sollen. Von achtzehn Verwaltungen, welchen dies Zirkular zuzuging, äußerten sich zwei zustimmend, drei ablehnend, dreizehn unterließen jede Rückäußerung. Die Motive der Weigerung, der Einladung Folge zu leisten, sind ziemlich übereinstimmend und fassen sich in folgenden Sätzen zusammen:

Die Entschädigungen, welche an Verunglückte geleistet werden, sind entweder das Ergebniß gütlicher Unterhandlungen oder beruhen auf Richterspruch. Nach Ansicht der Gesellschaften könnten

nur die letzteren von einigem Interesse für die Bundesbehörden sein, um daraus die Folgen des Bundesgesetzes über die Haftpflicht u. s. w. vom 1. Juli 1875 kennen zu lernen. Hierüber sichere und vollständige Aufschlüsse zu liefern, sind die Gerichte besser geeignet als die Bahnverwaltungen. Insoweit es sich aber um Entschädigungen im Wege gütlicher Verständigung handelt, so tragen diese durchaus einen privaten Charakter, beruhen auf dem freien Willen der verhandelnden Theile und werden von denselben gerade in der Absicht, die Sache weiterem Bekanntwerden zu entziehen, vereinbart. Sie sollen deßhalb auch jeder Kontrolle einer Behörde ferne bleiben. Der Staat hat weder ein Recht, noch ein Interesse, sie zu kennen, weil er sie nicht einer Regel unterwerfen, noch weniger sie auferlegen oder verhindern kann.

Bahnpolizei.

Bereits an anderer Stelle haben wir des in Arbeit liegenden Gesezentwurfes betreffend den Schuz der Eisenbahnen gegen Beschädigung und Verkehrsgefährdung und betreffend die Bahnpolizei gedacht.

Die uns im Berichtsjahre zur Genehmigung vorgelegten Bahnpolizeireglements erhielten dieselbe nur temporär, d. h. bis zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung eines bezüglichen Bundesgesetzes.

Das Departement hatte eine Reihe von Reklamationen wegen unterlassener Beleuchtung oder mangelhafter Bewachung der Barrieren bei Straßenübergängen, Gefährdung des Verkehrs bei solchen u. s. w. zu untersuchen und zu erledigen.

Freisonntage.

Die im letzten Geschäftsbericht verheißene detaillirte Untersuchung über die verschiedenartigen Anbringen und Einwürfe der Gesellschaften gegen den strengen und buchstäblichen Vollzug von Art. 9 des Eisenbahngesezes konnte leider bis zum Schlusse des Jahres 1876 noch nicht vollendet werden, weil die drei Beamten der administrativen Abtheilung des Eisenbahndepartements schlechterdings die nöthige Zeit dafür nicht zu erübrigen vermochten.

Eine durch Vermittlung des Zentralkomités der Association für die Sonntagsheiligung dem Eisenbahndepartement mitgetheilte Petition von 120 Angestellten der Westbahnen, welche außer der unbedingten Freigebung von achtzehn Sonntagen jährlich auch noch die nöthige Zahl von freien Wochentagen verlangt, ist der Bahndirektion zur

Vernehmlassung mitgetheilt worden. Diese erklärt, daß der größte Theil ihres Personals alle Sonntage frei habe. Denjenigen Angestellten, deren Funktionen sich durch den Sonntag nicht unterbrechen lassen, stehe die Wahl zwischen dem dritten Sonntag oder der gleichmäßigen Zahl von Werktagen als Rasttage offen. Die Direktion glaube daher, dem Art. 9 des Gesetzes nachgekommen zu sein; — es seien auch in dieser Beziehung keinerlei Beschwerden erhoben worden und es liege daher die Voraussetzung nahe, daß der Anstoß zu der Petition von Außen gegeben worden sei. Eigene Untersuchungen des Eisenbahndepartements haben die Thatsache konstatiert, daß nur ein sehr geringer Bruchtheil des Personals der Westbahnen den dritten Sonntag sich erkoren, die große Mehrzahl dagegen für die Beurlaubung je nach dem Bedürfniß und den Verhältnissen des Einzelnen ohne Rücksicht auf Sonntage sich ausgesprochen hat. Die Angestellten einzelner Dienstzweige haben vielleicht einen etwas zu strengen Dienst; das Einschreiten des Bundes in dieser Richtung wird aber nach der bestehenden Gesetzgebung kaum statthaft sein, ehe wirkliche Ueberanstrengung und dadurch verminderte Betriebssicherheit in Frage kommen.

Reklamationen von anderer Seite wegen mangelhaften Vollzuges des Art. 9 sind uns keine bekannt geworden. Zu bedauern wäre, wenn die Verwaltung der Nordostbahn sich gezwungen sähe, wie dies von der Reorganisationskommission angeregt worden ist, auf Aenderungen an ihren sehr humanen Anordnungen betreffend die sonntäglichen Dienstbefreiungen einzutreten.

In den Nachbarländern scheint die Frage zu ruhen und werden die Folgen der von dem Kongreß für die Sonntagsheiligung, welcher vom 27. September bis 1. Oktober 1876 in Genf abgehalten wurde, beschlossenen Agitation zu gewärtigen sein. Einzig die Regierung von Kanada hat einen entschiedenen Schritt gethan, indem sie verfügte, daß von Neujahr 1877 an des Sonntags keine Bahnzüge fahren dürfen, ausgenommen in großen Nothfällen, über die eine Entscheidung der Behörde zu treffen sei. Als einen Beitrag zur Frage der Rasttage führen wir noch an, daß die Generaldirektion der großherzoglich badischen Staatseisenbahnen sich zu Ende 1876 genöthigt sah, ihrem Personal jede anstrengende Beschäftigung während der Ruhezeiten erstlich zu untersagen, und genaue Kontrolle einzuführen, daß dasselbe beim Dienstantritt geistig und körperlich frisch und ausgeruht sei.

C. Gotthardbahn.

Unter Verweisung auf die den subventionirenden Kantonen und Bahngesellschaften erstatteten detaillirten Monats- und Quartalberichte beschränken wir uns hier auf folgende Mittheilungen:

I. Organisation der Gesellschaft.

In dieser Hinsicht hat sich nichts Wesentliches geändert.

II. Baukapital.

Bis Ende 1876 wurden der Gotthardbahngesellschaft, ohne Abzug des Kursabschlags auf dem eingezahlten Aktien- und Obligationenkapital, folgende Summen zur Verfügung gestellt:

Einzahlung von 60 % auf dem Aktienkapital	Fr. 21,036,062
Einzahlung auf den Serien I, II und III des Obligationenkapitals	„ 48,000,000
Subventionen:	
a. Tunnelbaukosten	Fr. 15,232,575
b. Vier Annuitäten	„ 12,592,592
	„ 27,825,167
Gesamteinzahlung	Fr. 96,861,229

Hievon waren am 31. Dezember 1876

a. bereits verwendet	Fr. 76,012,765
b. noch verfügbar (einschließlich die Kaution von 10 Millionen beim Bundesrath und den Vorschuß auf Installationen bei Herrn Tunnelunternehmer L. Favre)	„ 20,848,464

Bei der Feststellung der Rechnung über die Tunnelbaukosten im vierten Baujahre wurde von der internationalen Kommission, welche die Verifikation der Arbeiten, wie gewohnt, in den ersten Tagen des Monats Oktober vornahm, für die vollendete Strecke des Haupttunnels — gleichviel ob gemauert oder nicht — wieder ein Ansz von Fr. 3800 per laufenden Meter in Rechnung gebracht und für die nur theilweise ausgebrochenen Strecken eine Vergütung

nach den Preisen des Nachtragsvertrages vom 21./25. September 1875 zugestanden. Dabei wurde also der volle Ausbruch zu Fr. 2800 und die Mauerung zu Fr. 1000, und zwar das Gewölbe zu Fr. 600, jedes Widerlager zu Fr. 200, berechnet, alles einschließlich der Verwaltungskosten der Gotthardbahngesellschaft.

Die hienach aufgestellte Rechnung ergab an Tunnelbaukosten	Fr. 5,809,160
und mit der vertragsmäßigen Annuität von	„ 3,148,148
einen Totalbetrag von	Fr. 8,957,308
während im Budget vorgesehen waren	„ 13,148,148

Für das laufende fünfte Baujahr, 1. Oktober 1876 bis 30. September 1877, wurden vorgesehen:

Tunnelbaukosten	Fr. 10,665,045
Fünfte Annuität	„ 3,148,148
	<u>Fr. 13,813,193</u>

Diese Rechnung stützt sich auf die Grundsätze, welche bei der Schätzung der Baukosten vom vierten Baujahre Anwendung fanden, und auf die Voraussetzung, daß der Unternehmer die im Programm des Nachtragsvertrages vom 21./25. September 1875 (s. Geschäftsbericht vom Jahr 1875, Beilage III) für die Periode vom 1. Oktober 1876 bis 30. September 1877 vorgesehene Arbeit wirklich ausführe und daß derselbe die Arbeitsleistung, mit welcher er bis zum 30. September 1876 gegenüber dem erwähnten Programm im Rückstande geblieben ist, im Laufe der ihm für die Vollendung des Tunnels noch zur Verfügung stehenden vier Jahre und zwar per Jahr zu einem Viertel einholen werde.

Einzahlungen auf das Obligationenkapital der Gesellschaft haben im Jahr 1876 nicht stattgefunden.

In Betreff des Aktienkapitals hat der Verwaltungsrath, um die effektive Auszahlung von Bauzinsen zu vermeiden, den Beschluß gefaßt: Es soll eine vierte Rate von 20 % des Aktienkapitals von 34 Millionen eingefordert werden und zwar mit Einzahlungstermin auf den 31. Dezember 1876, in der Meinung, daß der auf den gleichen Zeitpunkt fällige Coupon der bisher mit Fr. 300 einbezahlten Aktien, im Betrage von Fr. 9, den Aktionären gutgeschrieben und denselben freigestellt werde, den Rest der eingeforderten vierten Rate von 20 % entweder am 31. Dezember 1876 oder am 30. Juni 1877 einzubezahlen.

Der obige Posten Aktieneinzahlung von Fr. 21,036,062 enthält die Einzahlung der drei ersten Raten mit Fr. 20,400,000, sodann den am 31. Dezember 1876 fälligen Semestercoupon von Fr. 9, welcher als Einzahlung verrechnet worden ist, und für 68,000 Aktien Fr. 612,000 bringt, endlich einen Posten von Fr. 24,062 von geleisteten Einzahlungen der vierten Rate auf einer kleinen Zahl von Aktien.

III. Bau.

A. Organisation des Baudienstes und technisches Personal.

Die allmälige Verminderung der Bau- und Abrechnungsgeschäfte der tessinischen Thalbahnen, sowie der Abschluß der generellen Studien für die Zufahrtlinien zum Gotthardtunnel und für deren Anschlußbahnen gestatteten, zu einer entsprechenden Verminderung des technischen Personals zu schreiten. Die bisherige Sektion Bellinzona-Camignolo wurde aufgelöst und mit der Sektion Camignolo-Lugano vereinigt. Ebenso wurde die Inspektion der südlichen Linien und die topographische Abtheilung des Centralbüreau's und eine der beiden Hochbausektionen aufgehoben.

Es bestanden am Schlusse des Jahres außer dem Centralbüreau somit nur noch 6 Bausektionen und eine Hochbausektion mit 116 technischen Beamten (Oberingenieur, dessen Stellvertreter und der Inspektor für den Tunnelbau nicht inbegriffen) und 40 weitem Angestellten, als: Aufseher, Schreiber und Abwarte, zusammen also 159 Personen, während am Schlusse des Jahres 1875 noch 342 Personen beschäftigt waren.

B. Vorarbeiten.

1. Gotthardtunnel.

Die geometrischen Arbeiten erstreckten sich während des abgelaufenen Jahres auf die Berechnung der im Sommer 1875 vorgenommenen astronomischen Beobachtungen für die Bestimmung der Tunnelaxe und auf mehrere größere Abstekungen im Tunnel selbst, nebst Kontrollmessungen und Präcisionsnivellement, wodurch die früheren Messungen ihre volle Bestätigung fanden.

Außerdem wurden Studien für die Portalanlage und Tunnelverlängerung auf der Nordseite gemacht und Detailpläne für die Station Göschenen ausgearbeitet. Auch wurden eingehende Bestimmungen für die Ausführung des Tunnelkanales, die Ueberleitung desselben von der Mitte auf die Seite, und umgekehrt, und für die geeignete Anbringung von Puzschächten getroffen.

Auf der Südseite wurden Studien für die Ausführung der neuen Tessinwasserleitung zu den großen Kompressoren vorgenommen.

Wir genehmigten die Vorlagen für die Verlängerung des Tunnels in Göschenen, ferner diejenigen für Abänderung einiger Normalprofile für die Tunnelausmauerung, endlich diejenigen für die Ausmauerung des Tunnels beiderseits bis 2800 Meter von den Portalen und die Ueberleitungen und Ausführung des Tunnelkanals.

Nachdem der im Protokoll der Berner Konferenz vom 15. Juni 1874 vorgesehene Fall eingetreten war, daß die Abschlagszahlungen auf den Arbeiten des Richtstollens eingestellt werden mußten, weil der fertige Tunnel mehr als 600 Meter hinter dem Richtstollen zurückgeblieben war, so hatten wir laut Art. XIX des Nachtragsvertrages zwischen der Gotthardbahndirektion und dem Tunnelunternehmer, Hrn. L. Favre, darüber zu entscheiden, ob das im Nachtragsvertrag aufgestellte Programm erfüllt sei oder nicht und ob daher diese Zahlungen wieder aufzunehmen seien oder ferner noch verweigert werden könnten. Die Entscheidung lautete verneinend, d. h. es wurde die Berechtigung zugegeben, diese Abschlagszahlungen noch zurückzuhalten, dagegen im Interesse der Förderung der Arbeiten erkannt, es seien die bezüglichen Rückhalte doch theilweise auszuliefern und es sei der Rest an die Erweiterung der Installationen zu verwenden.

In Ausführung des Beschlusses betreffend Hebung der Uebelstände, welche zu den Arbeiterunruhen in Göschenen Veranlassung gegeben hatten, fanden wiederholte Verhandlungen bezüglich Fürsorge für Arbeiterwohnungen, bessere Ventilation des Tunnels, Verkauf von Lebensmitteln an die Arbeiter durch die Tunnelunternehmung etc. statt, über welche vom Justiz- und Polizeidepartement Bericht erstattet werden wird.

Die sich immer mehrenden Verletzungen und Tödtungen von Arbeitern des Gotthardtunnels veranlaßten uns, sowohl die Gotthardbahngesellschaft als die Kantone Uri und Tessin zum Erlaß von geeigneten Vorsichtsmaßregeln und zu strengerer Ahndung von Fahrlässigkeiten anzuhalten.

Den Abonnenten auf die geologischen Sammlungen wurden im abgelaufenen Jahre keine Sendungen gemacht, dagegen ist denselben anfangs 1877 eine vierte Lieferung Handstücke zugegangen.

2. Tessinische Thalbahnen.

Im Berichtsjahr beschränkten sich die Vorarbeiten meistens nur auf die Aufstellung von Detailplänen und Devisen der noch in

Ausführung begriffenen Hochbauten, namentlich derjenigen der Stationen Bellinzona, Locarno, Lugano und Chiasso; ferner auf die Verfassung einiger Projekte für minder wichtige Vollendungsarbeiten des Unterbaues, Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen. Bemerkenswerth ist nur das Projekt für die Wasserstationseinrichtung des internationalen Bahnhofes Chiasso.

3. Südliche Anschlußlinien Bellinzona-Lugano und Cadenazzo-Pino.

Wie im vorigen Jahresberichte schon angedeutet ist, richteten sich die Studien für den Uebergang über den Monte Cenere nicht mehr, wie früher, auf eine Linie, deren Steigung unter dem vom Staatsvertrage gestatteten Maximum von 25‰ bleiben sollte, sondern es wurde vielmehr, im Hinblick auf die Oekonomie des Baues, geradezu die Anwendung dieses letztern wieder ins Auge gefaßt, in welchem Falle die Bahn in der bestehenden Station Giubiasco ihrer Ausgangspunkt findet. Für diese neue Linie wurden nun zunächst die im Wesentlichen im letzten Jahr vollendeten Terrainaufnahmen zu Papier gebracht, ergänzt und vervollständigt und darauf gestützt das Detailprojekt bearbeitet und vorgelegt. Dabei wurde zur Verminderung der Baukosten das Steigungsmaximum von 25‰, auf einer Länge von zirka 2 $\frac{1}{2}$ Kilometer nördlich des Monte Cenere auf 26‰ erhöht und der Krümmungsradius an einigen Stellen von 300 auf 280 Meter reduziert.

Im Hinblick auf den Umstand, daß diese Lösung der Tracirung der Monte-Cenere-Linie doch wesentlich im Widerspruch steht mit der theuer erworbenen Hochlage der Station Bellinzona, indem die hierauf verwendeten Mehrkosten gänzlich verloren wären, sind am Schlusse des Jahres zwei Varianten in Bearbeitung genommen worden. Die eine würde, unter Benutzung des jezigen Tunnels Schwyz und desjenigen unter dem Dragonatowildbach, d. h. der beiden kostspieligsten Bauobjekte, nach dem Tunnel unter dem Monte Cenere geführt und als Maximalsteigung nur 21‰ erhalten, d. h. die gleiche Maximalsteigung, wie sie auf der Südseite des Cenere vorkommt. Die andere Variante würde direkt vom Bahnhof Bellinzona ausgehen und den Cenere-Tunnel ohne Gegengefälle mit 18‰ Maximalsteigung erreichen.

Endlich wurde noch eine dritte Variante generell bearbeitet, welche den Zweck verfolgt, den Rücken des Monte Cenere ohne Tunnel und unter Zuhülfenahme einer Zahnstangenbahn zu überschreiten. Diese Linie würde von der bestehenden Bahn in der Station Cadenazzo abzweigen und die Höhe des Monte Cenere

mittelst einer Rampe von 15 ‰ gewinnen. Diese Lösung würde die geringsten Anlagekosten, dagegen selbstverständlich die größten Betriebskosten erheischen.

Zur Unterstützung der Tracestudien wurden längs der hier besprochenen Streke Sondirungen ausgeführt und, um das Trace in den schwierigsten Partien zugänglich zu machen, Fußwege angelegt.

Auch für die Streke Cadenazzo-Pino konnte im Berichtsjahr noch das Detailprojekt vorgelegt werden, bei welchem nun alle bisher vorgesehenen Tunnel eliminiert und auch noch andere Erleichterungen des Baues erzielt wurden, so daß sich gegenüber dem generellen Projekt eine ansehnliche Herabminderung der Kosten ergibt.

4. Zufahrtslinien zum Gotthardtunnel.

(Flüelen-Göschenen und Airolo-Biasca.)

Im Laufe des verflossenen Jahres sind die noch rückständigen Feldarbeiten der Sektionen zu Ende geführt und das Detailprojekt nebst Kostenvoranschlägen für Grunderwerb und Bau ausgearbeitet und vorgelegt worden.

Zum Zwecke der Herabminderung der Kosten sind im Detailprojekt folgende wesentliche Aenderungen der generellen Vorlage vorgenommen worden:

a. Einspurige Anlage aller derjenigen Strecken, für welche eine spätere Verbreiterung sich ohne unverhältnißmäßige Kosten durchführen läßt, immerhin in der Meinung, daß die Tunnel und die Widerlager und Pfeiler größerer Brücken sofort zweispurig angelegt würden. Es betrifft die Strecken Flüelen-Gurtellen, Airolo-Fiesso, Faido-Lavorgo und Bodio-Biasca von zusammen 44 Kilometer Länge, während zweispurig verbleiben würden die Strecken Gurtellen-Göschenen, Fiesso-Faido und Lavorgo-Bodio von zusammen 39 Kilometer.

b. Erhöhung der Maximalsteigung von 25 auf 26 ‰ auf den Strecken Silenen - Gurtellen und Fiesso - Lavorgo, während diese grössere Steigung früher nur auf der Streke Lavorgo-Bodio vorgesehen war. Die Strecken Silenen-Gurtellen und Fiesso-Bodio haben zusammen eine Länge von 37 Kilometer.

c. Erhöhung der Maximalsteigung von 10 auf 12 ‰ auf der Streke Bodio-Biasca.

d. Reduktion des Minimalkrümmungsradius von 300 auf 280 Meter, wo dieselbe besondere ökonomische Vortheile darbietet.

e. Einschaltung der Stationen Gurtellen und Giornico.

Nach Vollendung des Detailprojektes wurden auch noch Berechnungen aufgestellt für eine durchaus einspurige Bahn, und ferner generelle Studien vorgenommen für Varianten mit größern Steigungen, sei es für den Betrieb mit Adhäsionsmaschinen, sei es für solchen mit künstlichen Systemen.

Zum Behufe der Feststellung der Preislisten und der Bauzeit der größern Kehrtunnels wurden in mehreren Tunnels schon ansehnliche Bohrungen vorgenommen, wie z. B. in den Tunnels von Leggistein, Watteringen und Rohrbach. Außerdem fanden zahlreiche Sondirungen statt und wurden an den schwer zugänglichen Stellen des Traces Fußwege erstellt.

5. Nördliche Anschlußlinien.

(Luzern-Immensee-Arth und Zug-Arth-Brunnen-Flüelen.)

Auch für diese Strecken wurde das Detailprojekt ausgearbeitet und vorgelegt und zwar nach Maßgabe der Bestimmungen des internationalen Vertrags mit einspuriger Anlage, ausgenommen die Tunnels zwischen Arth und Brunnen. Jedoch wurde das Projekt auf dieser Strecke auch für eine ganz einspurige Anlage durchgeführt, welche in diesem schwierigen Terrain eine erhebliche Kostenverminderung ergibt.

Behufs Feststellung der Einheitspreise und der Bauzeit wurden auch auf diesen Linien zahlreiche Sondirungen und Stollenarbeiten vorgenommen, so namentlich beim Goldauertunnel und an den Tunnels längs der Axenstrasse.

Auch die Projekte der Verbindungsbahnen der Gotthardbahn mit den andern Bahnen in Luzern und Zug sind im Detail revidirt worden.

Mit der Vollendung der Detailprojekte der noch zu bauenden Linien hat die auf Sicherung, Vereinfachung und Kostenverminderung abzielende Thätigkeit noch keineswegs ihren Abschluß erreicht. Es wird vielmehr bei Anlaß der Ausarbeitung der eigentlichen Baupläne Sache der leitenden Ingenieure sein, noch fortwährend das Augenmerk auf diejenigen Verbesserungen des Traces und der einzelnen Bauobjekte zu richten, welche, ohne den Charakter der Gotthardbahn zu ändern oder ihre Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen, an deren Ausbau noch die möglichsten Ersparnisse zu erzielen gestatten.

C. Expropriation.

Die Grunderwerbungen für die Tessinischen Thalbahnen sind bis auf wenige Fälle erledigt; es wurde deßhalb das Expropriationskommissariat für den Kanton Tessin aufgelöst.

Für die Grunderwerbungen der noch zu bauenden Strecken wurde die zukünftige Organisation in dem Sinne regulirt, daß dieselben durch ein Expropriationsbureau in Luzern und durch Kommissariate auf den Linien besorgt werden sollen.

Es wurden im Jahr 1876 für Grunderwerbungen verausgabt:

Im Kanton Tessin	Fr. 262,429
„ „ Uri	„ 63,956
„ „ Schwyz	„ 38,595

D. Bauausführung.

1. Gotthardtunnel.

Die im abgelaufenen Jahre erzielten Fortschritte sind in den Beilagen I und II dargelegt. Die Tabelle I enthält eine Zusammenstellung der bisherigen monatlichen Fortschritte im Richtstollen an den beiden Angriffspunkten in Göschenen und in Airolo, den jährlichen Gesamtfortschritt, endlich den täglichen Fortschritt im Durchschnitt und im Maximum eines Jahres. — Die Tabelle II faßt die monatlichen Resultate für die verschiedenen Ausbruch- und Mauerungsarbeiten zusammen und gibt am Schlusse eine Vergleichung der bezüglichen Resultate für die einzelnen Jahre seit dem Beginn des Baues untereinander und mit der programmmäßigen Leistung für das Jahr 1877, wie sie den subventionirenden Kantonen und Gesellschaften mitgetheilt wurde.

Diesen beiden Tabellen zufolge ist, im Ganzen genommen, im Jahr 1876 ziemlich mehr geleistet worden als im Vorjahre, mit Ausnahme des Richtstollens, dessen Fortschritt gegenüber 1875 um 403 Meter abgenommen hat. Dagegen blieben die Leistungen des letzten Jahres durchweg hinter dem Programm zurück, das im Nachtragsvertrag vom 21./25. September 1875 aufgestellt wurde, was aus folgenden Zahlen hervorgeht:

Gotthardtunnel.

Ergebnisse des Fortschritts im Richtstollen seit dem Beginn der Arbeiten bis Ende des Jahres 1876.

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

Monate.	1872.			1873.			1874.			1875.			1876.		
	Göschenen.	Airolo.	Total.												
	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
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
März	—	—	—	26.7*	21.5*	48.2	82.1	63.2	145.3	92.1	86.7	178.8	75.5	76.1	151.6
April	—	—	—	30.4	12.0*	42.4	58.4	51.9	110.3	97.6	128.0	225.6	113.8	63.6	177.4
Mai	—	—	—	42.5	22.5*	65.0	82.0	44.8	126.8	115.5	101.0	216.5	110.1	58.6	168.7
Juni	—	—	—	48.1	19.6*	67.7	70.3	63.1	133.4	99.8	115.0	214.3	95.7	40.4	136.1
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
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
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
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
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
Dezember	14.1*	16.0*	30.1	79.2	69.6	148.8	86.1	86.4	172.5	22.2*	90.0	129.3	72.0	113.6	185.6
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
Gesamtfortschritt	18.9	101.7	120.6	600.2	596.0	1196.2	1637.3	1343.4	2980.7	2810.8	2599.0	5409.8	3816.5	3619.6	7436.1
Täglicher Fortschritt der Maschinenbohrung {	—	—	—	1.88	2.05	—	2.85	2.05	—	3.40	3.44	—	3.04	2.79	—
{ Maximum .	—	—	—	4.90	5.90	—	6.—	4.50	—	7.—	6.60	—	5.85	5.62	—

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.

Fortschritt der Ausbruchs- und Ausmauerungsarbeiten

während des Jahres 1876.

Epochen.	Nordseite oder von Göschenen.								Südseite oder von Airolo.							
	Richtstollen.	Erweiterung des Richtstollens.	Sohlenschlitz.	Vollausbruch oder Strosse.	Gewölbe.	Oestliches Widerlager.	Westliches Widerlager.	Fertiger Abzugskanal.	Richtstollen.	Erweiterung des Richtstollens.	Sohlenschlitz.	Vollausbruch oder Strosse.	Gewölbe.	Oestliches Widerlager.	Westliches Widerlager.	Fertiger Abzugskanal.
	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.
Stand Ende Dezember 1875	2810.8	1480.8	1378.9	693.8	732.8	469.0	459.0	—	2599.0	1152.0	841.0	530.0	830.0	101.9	730.0	126.0
Fortschritt im Januar 1876	33.5	102.7	86.7	124.7	64.5	42.0	211.0	—	121.3	70.0	61.0	40.0	38.7	31.9	32.3	—
» » Februar »	46.6	74.0	68.0	100.8	34.7	37.0	40.0	—	89.0	100.0	77.0	58.0	48.5	68.2	21.2	—
» » März »	75.5	91.8	67.6	53.7	30.0	91.0	30.0	—	76.1	111.0	57.0	67.0	9.3	164.2	13.1	—
» » April »	113.8	106.2	38.9	74.3	26.4	169.0	25.0	—	63.6	89.0	73.0	41.0	4.9	15.8	39.0	—
» » Mai »	110.1	59.1	59.5	55.9	71.6	103.7	40.0	—	58.6	113.0	71.0	81.0	29.5	36.8	22.9	—
» » Juni »	95.7	83.2	58.6	72.3	23.0	95.0	35.0	50.0	40.4	138.0	67.0	64.0	71.0	126.6	0.9	—
» » Juli »	106.0	73.7	47.0	74.2	49.0	103.0	70.0	108.0	52.0	144.0	73.0	20.0	87.9	22.8	4.0	—
» » August »	133.0	164.9	70.3	87.8	59.2	51.1	70.0	24.0	83.0	111.0	68.0	26.0	109.1	0.0	12.9	—
» » September »	70.0	124.4	53.9	107.4	16.8	51.3	80.0	89.0	101.0	115.0	64.0	61.0	74.0	71.5	22.6	—
» » Oktober »	83.3	107.5	81.1	74.6	131.8	139.9	110.0	263.0	117.0	106.0	68.0	49.0	99.1	62.5	61.6	6.0
» » November »	67.2	96.8	79.3	82.1	72.2	60.0	22.0	46.0	105.0	123.0	67.0	43.0	84.0	26.9	80.9	—
» » Dezember »	72.0	80.8	62.2	63.9	57.0	81.0	77.4	—	113.6	89.0	89.0	40.0	64.0	9.1	82.9	—
Stand Ende Dezember »	3816.5	2646.2	2152.0	1665.5	1369.0	1493.0	1269.4	580.0	3619.6	2461.0	1676.0	1120.0	1550.0	738.2	1124.3	132.0
Gesammtfortschritt im Jahr 1872	18.9	—	—	—	—	—	—	—	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	115.3
» » » 1874	1037.1	395.2	498.5	134.5	88.0	103.0	88.0	—	747.4	396.0	58.0	79.6	184.8	—	—	10.7
» » » 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	6.0
Fortschritt nach Programm } für 1877	1254	1427	1422	1457	1457	1457	1457	1500	1254	1427	1422	1457	1457	1457	1457	1500
1/4 des Rückstandes	—	—	124	78	143	136	136	53	—	—	124	78	143	136	136	53
Gesammtfortschritt für 1877	1254	1427	1546	1535	1600	1593	1593	1553	1254	1427	1546	1535	1600	1593	1593	1553

	Fortschritt 1876		Differenz + oder —	
	nach Programm. Meter.	in Wirklichkeit. Meter.	im Jahre 1876. Meter.	überhaupt bis Ende 1876. Meter.
Richtstollen	2496	2026	— 470	+ 36
Erweiterung	2556	2474	— 82	+ 15
Sohlenschliz	2688	1608	— 1080	— 1218
Strosse	2268	1562	— 706	— 838
Gewölbe	2316	1365	— 960	— 1209
Widerlager	2472	1432	— 1040	— 1296

Die Leistungen der letzten Monate des Jahres 1876 waren übrigens, dank der vermehrten Kraft der Luftkompressoren, den verbesserten Luftleitungen, Bohrrapparat und Transportmitteln, schon ziemlich besser als die der vorangegangenen Monate, und es ist gegründete Aussicht vorhanden, daß sich im Laufe des Jahres 1877 die Fortschritte in den verschiedenen Arbeitsrubriken erheblich steigern und allmählig den Programmmessern nähern werden.

Der Arbeiterstand ist folgenden Angaben zu entnehmen.

Es waren Arbeiter beschäftigt:

	Im Durchschnitt während des ganzen Jahres			Im Maximum an einem Tage	
	Göschenen.	Aiolo.	zusammen.	Göschenen.	Aiolo.
1874	859	885	1744	1130	1362
1875	1436	1410	2846	1921	2167
1876	1505	1611	3116	1921	2160

Der Richtstollen schloß im Jahre 1876 auf der Nordseite die Streke von 2810.s bis 3816.s Meter auf, wobei abwechselnd Urserngneiß, Sericitschiefer, Glimmerschiefer, Glimmerschiefergneiß, Thonglimmerschiefer und schwarzer Schiefer durchfahren wurde, welche Schichten meist dünnschiefriq, oft zersezt und brüchig, stark zerklüftet, vielfach von Quarz- und Kalkadern durchzogen waren und daher zu öftern Firstniederbrüchen und zu Stollenzimmerung Veranlassung gaben. Von 2810.s bis 2856 Meter mußte noch fast durchweg von Hand gebohrt werden; im Uebrigen war das Gebirge verhältnismäßig leicht gewinnbar.

Der Gesamtabfluß an Tunnelwasser erreichte im März das Maximum von 34.s Liter per Sekunde; am Schlusse des Jahres betrug derselbe noch 22 Liter.

Die Schieferungsrichtung des Gesteins ging wie bisher nach Nordosten mit starkem Fallen nach Südosten. Es zeigten sich

indessen wiederholte Verwerfungen und Verklüftungen nach den verschiedensten Richtungen.

Die Temperatur vor Ort hat gegenüber 1875 eher ab- als zugenommen. Während man beim Schütten im Oktober und November 1875 bis $23^{0.85}$ C. beobachtete, zeigten sich im Dezember 1876 nur noch $19^{0.70}$ C. Als allgemeines Mittel zwischen den Punkten 192 und 3562 Meter vom Portal ergeben sich:

Vor Ort, während aller Arbeitsstadien	$20^{0.02}$ C.
Für den rückwärtigen Tunnelraum, beim Maschinenbohren .	$20^{0.18}$ C.
„ „ „ „ beim Schütten u. Laden	$21^{0.71}$ C.
Bei voller Ventilation des geräumten Tunnels	$18^{0.85}$ C.

Auf der Südseite des Tunnels wurden mit dem Richtstollen zwischen 2599.0 und 3619.6 Metern abwechselnd Glimmerschiefer, Quarzitglimmerschiefer, Hornblendeschiefer, Hornblendeglimmerschiefer, Gneiß und Glimmergneiß durchsetzt. Die Gesteinstruktur zeigte sich meist schiefrig, streifig oder gebändert. Die Schichten waren vielfach geknickt, gebogen, zerklüftet und zerrissen. Gleichwohl wurde die Maschinenbohrung nicht unterbrochen, dagegen mußte mehrfach Stollenzimmerung angewendet werden.

Neben dem normalen Streichen der Schichten nach Nordosten und Fallen nach Nordwesten, kamen auch hier mehrfache Verwerfungen und Verklüftungen in den verschiedensten Richtungen vor.

Die Wasserzuflüsse haben sich wesentlich vermindert. Während im III. Quartal des Jahres 1875 noch 348 Liter per Sekunde gemessen wurden, zeigten sich als höchste Ziffer pro 1876 im Mai nur noch 271 Liter, welche sich allmählig gegen das Ende des Jahres auf 212 Liter reduzierten. Es scheint, daß die im Innern des Gebirges aufgespeicherten Wasser allmählig abgeflossen sind und es wird angenommen, daß die fernern Zuflüsse nur noch von den Niederschlagsmengen, sowie von der Natur und Größe der Sammelgebiete abhängen werden.

Die Temperatur vor Ort im Tunnel nahm im Laufe des Jahres allmählig zu. Im Dezember 1875 beobachtete man 21^{0} C. während des Bohrens und 24^{0} während des Schüttens. — Im Mai zeigten sich während des Bohrens $24^{0.7}$, während des Schüttens 27^{0} und im Dezember hatte man $23^{0.6}$, resp. $26^{0.5}$.

Als allgemeines Mittel der zahlreichen Beobachtungen ergeben sich für die Streke zwischen den Punkten 600 Meter und 3183 Meter vom Portal folgende Werthe:

Vor Ort, während der Arbeit	20 ^{0.21} C.
Im rückwärtigen Tunnelraum, beim Maschinenbohren	18 ^{0.23} „
„ „ „ beim Schütten und Laden	20 ^{0.91} „
„ „ „ bei voller Ventilation während des Schüttens und Ladens	19 ^{0.29} „

Bezüglich der zukünftigen jährlichen Verifikationen der Tunnelarbeiten wurde mit den subsidirenden Staaten, nach Wunsch der Kommission, vereinbart, daß dieselben jeweilen schon am 1. September beginnen sollen, um dafür eine günstigere Witterung finden zu können, als sie sich bei den bisherigen Verifikationen Anfangs Oktober gezeigt hat.

2. Tessinische Thalbahnen.

Die Bauten auf diesen Linien, welche nach und nach an die Betriebsverwaltung übergingen, beschränkten sich neben den gewöhnlichen Ergänzungsarbeiten, wie Planirungen, Regulirungen und Vervollständigung der Geleise, wesentlich noch auf folgende Objekte:

Beim **U n t e r b a u** auf die Erweiterung der Einschnitte des Coldreriotunnels, auf Vollendung des Maroggiatunnels, auf die Faloppiabrücke und die Anschüttung des Bahnhofes von Chiasso, endlich auf Versicherung der Pfeiler und Widerlager der Moësa-, Tessin- und Versascabrücke.

Beim **O b e r b a u** auf Regulirung der Geleise über die großen Gitterbrücken und Legen der Geleise des Bahnhofes Chiasso.

Beim **H o c h b a u** auf Vollendung sämtlicher Gebäude bis an geringfügige Bauten an den Aufnahmsgebäuden von Bellinzona und Locarno.

Außerdem wurden die Abrechnungen von 24 der 33 Bauloose liquidirt, sowie die Vermarchungen und Eintragungen des Bahneigentums für eine große Zahl von Gemeinden durchgeführt.

IV. Betrieb.

Ueber das Tarif- und Transportwesen, die Fahrordnungen, Zugverspätungen und Unfälle ist das Nöthige unter Kapitel B dieses Geschäftsberichts enthalten, worauf hiemit verwiesen wird.

Die tessinischen Thalbahnen Biasca-Locarno, von 41 Kilometer, und Lugano-Chiasso, von 26 Kilometer Länge, sind nun zwei volle

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 Tonnen Güter.		Einnahmen.													
1875	1876		1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876								
a. Biasca-Bellinzona-Locarno.																						
41	41	Januar . . .	21805	18230	Fr. 15049	Ct. 10	Fr. 14317	Ct. 30	967	2177	Fr. 3826	Ct. 30	Fr. 8584	Ct. 12	18875	40	Fr. 22901	Ct. 42	460	37	558	57
41	41	Februar . . .	20510	21880	15871	40	19309	50	1417	2998	5071	35	10721	02	20942	75	30030	52	510	80	732	45
41	41	März . . .	28120	23513	25151	60	24903	10	1631	3486	6016	55	11971	06	31168	15	36874	16	760	20	899	37
41	41	April . . .	30791	24451	27501	95	24189	06	3318	3151	9424	05	11574	03	36926	—	35763	09	900	63	872	27
41	41	Mai . . .	30301	23723	25657	85	21715	33	2620	2988	8971	85	11325	15	34629	70	33040	48	844	63	805	86
41	41	Juni . . .	24625	21000	22867	65	20240	55	2413	2377	9051	05	9334	93	31918	70	29575	48	778	51	721	35
41	41	Juli . . .	24243	19887	23917	—	21834	35	3328	2461	10208	25	9190	21	34125	25	31024	56	832	32	756	70
41	41	August . . .	29028	20462	28897	72	23871	02	3288	2144	10364	30	8388	68	39262	02	32259	70	957	61	786	82
41	41	September . . .	34948	27098	34351	04	30030	11	3391	1658	11468	15	7621	28	45819	19	37651	39	1117	54	918	33
41	41	October . . .	29045	25044	28703	34	27789	70	3360	1955	12021	20	8730	95	40724	54	36520	65	993	28	890	75
41	41	November . . .	26335	23893	25035	10	24468	80	3227	2806	12409	65	11273	70	37444	75	35742	50	913	29	871	77
41	41	December . . .	23011	14934	19507	83	14306	96	3125	2471	11743	60	9472	30	31251	43	23779	26	762	23	579	98
			322762	264515	292511	58	266975	78	32085	30672	110576	30	118187	43	403087	88	385163	21	9831	41	9394	22
b. Lugano-Chiasso.																						
26	26	Januar . . .	26103	22990	14141	70	13470	55	372	343	944	75	1082	30	15086	45	14552	85	580	25	559	73
26	26	Februar . . .	20474	20108	11953	15	12588	40	154	451	426	15	1243	45	12379	30	13831	85	476	13	531	99
26	26	März . . .	23926	19326	15345	70	13180	57	864	622	747	10	1479	35	16092	80	14659	92	618	95	563	84
26	26	April . . .	20999	22866	13877	75	15778	79	330	673	819	20	1679	45	14696	95	17458	24	565	27	671	47
26	26	Mai . . .	22625	18834	15561	65	13126	65	742	637	1325	10	1711	55	16886	75	14838	20	649	49	570	70
26	26	Juni . . .	23135	21122	15731	20	13843	88	376	484	1358	95	1392	65	17090	15	15236	53	657	31	586	02
26	26	Juli . . .	26647	24320	17379	63	15810	24	686	588	1706	60	1361	95	19086	23	17172	19	734	09	660	47
26	26	August . . .	30350	23826	20871	29	17309	41	1015	609	2251	45	1468	15	23122	74	18777	56	889	34	722	21
26	26	September . . .	32458	28376	24545	89	21458	48	518	544	1761	—	1996	30	26306	89	23454	78	1011	80	902	11
26	26	October . . .	28291	33693	22461	—	26996	75	530	2108	1987	60	8237	—	24448	60	35233	75	940	33	1355	14
26	26	November . . .	27005	23639	17165	—	16621	59	418	1355	1441	80	4113	30	18606	80	20734	89	715	65	797	50
26	26	December . . .	23955	18497	12337	82	12100	08	583	1250	1499	50	3265	80	13837	32	15365	88	532	20	591	—
			305968	277597	201371	78	192285	99	6088	9664	16269	20	29031	25	217640	98	221316	64	8370	81	8512	18

Die Quantität des verbrauchten Brennmaterials verminderte sich also in Folge der Einführung von Prämien allmähig um 31 % und der Werth, in Folge der geringern Quantität, verbunden mit billigeren Bezugspreisen um 45 %.

V. Prüfung der Finanzlage des Gotthardbahn-Unternehmens.

Nach Ausführung der Linien Biasca - Locarno und Lugano-Chiasso und im Laufe der Ausarbeitung des Bauprojektes für die übrigen Linien des Gotthardnezes, mußte man zur Ueberzeugung gelangen, daß die neue Kostenberechnung die früher in Aussicht genommene Bausumme weit übersteigen würde.

Der Bundesrath lud daher, mit Schreiben vom 3./4. Dezember 1875, die Gotthardbahndirektion ein, ihm über die Finanzlage der Gesellschaft Bericht zu erstatten.

Mit Zuschrift vom 3. März 1876 reichte die Direktion die neuen Kostenberechnungen ihres Oberingenieurs, begleitet mit den zugehörigen Plänen, ein. Nach denselben fehlte zum Ausbau des Nezes noch ein Kapital von 102 Millionen Franken. Dieser Mittheilung fügte sie die Andeutung bei, die Ursache der zu geringen Bemessung des ursprünglichen Baukapitals sei auf die Berechnungen der internationalen Konferenz vom Jahre 1869 zurückzuführen, und erscheine daher die Veranstaltung einer neuen Konferenz der beteiligten Staaten, um über neue Mittel und Wege zu rathschlagen, geboten. So lange die Entscheidung über die finanzielle Zukunft der Unternehmung nicht erfolgt sei, werde selbstverständlich die Gesellschaft die noch im Stadium der Vorarbeiten befindlichen Linien nicht in Angriff nehmen können. Vor Allem aus sei es erwünscht, daß seitens des Bundesrathes allein, oder durch die Regierungen der sämtlichen beteiligten Staaten, untersucht werde, ob denn der neue Voranschlag von 289.4 Millionen Franken und das bezügliche Bauprojekt auf Richtigkeit Anspruch machen könnten, und sollten die Vorlagen im Wesentlichen richtig befunden werden, so glaube die Direktion mit Zuversicht darauf rechnen zu dürfen, daß der Bundesrath geeignete Maßregeln zu ergreifen wissen werde, um die Gotthardgesellschaft in die Möglichkeit zu setzen, die Aufgabe durchzuführen, zu deren Erfüllung sie sich habe bereit finden lassen.

Nachdem die Gotthardbahndirektion, im obenerwähnten Schreiben, dem Bundesrath angezeigt hatte, die vorhandenen Mittel seien für den Ausbau des Nezes absolut ungenügend, galt es vor Allem aus, die Richtigkeit der neuen Voranschläge und der denselben zu

Grunde liegenden Tracirungsgrundsätze und Bauprogramme zu prüfen, und zu untersuchen, ob in dieselben nicht solche Veränderungen eingeführt werden könnten, welche, ohne wesentliches Präjudiz für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens, eine Reduktion der Baukosten gewähren würden.

In Betracht der großen Wichtigkeit dieser Fragen wurden vom Bundesrathe die Eingaben und Dokumente der Gottharddirektion den beteiligten Staaten mitgetheilt, mit dem Vorschlag, die nähere Prüfung der Angelegenheit einer internationalen Expertenkommission zu übertragen.

Unterdessen wurde die Gotthardbahndirektion eingeladen, das eingereichte Aktenmaterial nach verschiedenen Richtungen zu vervollständigen.

Die Regierung des deutschen Kaiserreichs und diejenige des Königreichs Italien antworteten dem Bundesrathe, daß sie ihrerseits eine Betheiligung an der technischen Untersuchung des neuen Projekts und Kostenanschlags nicht für nöthig hielten, daß sie vielmehr mit vollem Vertrauen das Resultat der schweizerischen Expertenkommission, und die weiteren Mittheilungen und Anträge des Bundesrathes, gewärtigen würden, um sodann an neuen Berathungen, zu welchen sie sich von vorneherein bereit erklärten, theilzunehmen.

In Folge dieser Antwort ernannte der Bundesrath, in seiner Sitzung vom 25. März 1876, behufs Prüfung der von der Gotthardbahngesellschaft eingereichten Pläne und Devise, eine Expertenkommission von 13 Mitgliedern, bestehend aus den Herren:

Blotnitzki, technischer Inspektor des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements.

Bridel, Oberingenieur der Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Egger, Maschinenmeister der schweiz. Centralbahn.

Dr. Eugen Escher, Direktor der schweiz. Nordostbahn.

Koller, eidg. Inspektor der Gotthardbauten.

Macy, Oberingenieur für das Maschinenwesen der schweiz. Nordostbahn.

Moser, Oberingenieur für den Bahnbau der schweiz. Nordostbahn.

Sailer, Direktor der schweiz. Centralbahn.

v. Salis, eidg. Oberbauinspektor.

Seifert, administrativer Inspektor des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements.

Stoll, Generaldirektor der schweiz. Kreditanstalt in Zürich.

Wetli, Oberingenieur, Straßen- und Wasserbauinspektor des Kantons Zürich.

v. Würthenau, Oberingenieur der schweiz. Centralbahn.

Außerdem sollte Herr Hellwag, Obergeringieur der Gotthardbahn, mit berathender Stimme beigezogen werden können.

Diese Kommission sollte die von der Direktion eingelieferten oder noch zu liefernden Pläne und Kostenanschläge für die noch nicht erstellten Linien prüfen, und die Frage der Rentabilität der Gotthardbahn beleuchten.

Die Studien der Kommission sollten in sich begreifen:

- I. *Die Prüfung der Bauormalien für Erdarbeiten, Kunstbauten, Oberbau, Hochbau und Stationen.*
- II. *Prüfung der Tracirungsgrundsätze und der Tracirung selbst: Steigungsverhältnisse, Krümmungsverhältnisse, Stationsanlagen, Festsetzung der ein- und zweispurigen Strecken, Bahnanlage bei Wildbächen, Lawinenzügen, Sturzhalden etc., Hebungskurven, bleibende oder vorübergehende Anwendung von schiefen Ebenen.*
- III. *Prüfung der Einheitspreise und Kostenberechnungen.*
- IV. *Prüfung des von der Gotthardbahndirektion zu gewärtigenden Berichtes über Ersparnisse durch Reduktion des Bahnnetzes.*
- V. *Prüfung der Nachweise betreffend Ueberschreitung des Voranschlages der tessinischen Thalbahnen.*
- VI. *Prüfung der Betriebsergebnisse der tessinischen Thalbahnen.*
- VII. *Prüfung des von der internationalen Konferenz für die ersten zehn Jahre supponirten Verkehrs und der entsprechenden Einnahmen und Betriebskosten*

Mit den Vorarbeiten für die Berathungen der Expertenkommission wurden die Inspektoren Blotnitzki, Koller und Seifert beauftragt, und dieselben ermächtigt, hiefür alle erforderlichen Kräfte beizuziehen. Außerdem hatte der Bundesrath die Gotthardbahndirektion eingeladen, die von ihr eingesandten Akten und Rechnungen, unter Zugrundelegung verschiedener Suppositionen, zu ergänzen, wovon die wichtigsten sind: Annahme einer theilweisen oder ganz einspurigen Anlage auf der Bergstrecke, einer ganz einspurigen Anlage zwischen Arth und Flüelen; Einführung eines Steigungsmaximums von $26\frac{0}{100}$ und eines Krümmungsradius von 280 Meter; Einschaltung von sogenannten schiefen Ebenen, zur Vermeidung der Kehrtunnel bei Wasen, Faido und Giornico; Weglassung einzelner Linien; Reduktion des Zinsfußes für das Baukapital.

In Folge dieser vielseitigen vom Bundesrath angeordneten Untersuchungen langte successive ein bedeutendes Aktenmaterial ein, welches jeweilen den Mitgliedern der Expertenkommission mitge-

theilt wurde, und über welches ein besonderer Katalog, mit analytischem Verzeichniß, angelegt werden mußte.

Nach Beendigung der Vorarbeiten und Vertheilung der eingelangten Berichte und Documente an die Mitglieder der Expertenkommission, wurde die letztere am 31. Juli in Bern, unter dem Präsidium des Departementsvorstehers, besammelt. Den Verhandlungen wohnten außerdem als Abgeordnete des Bundesrathes bei die Herren Bundespräsident Welti und Vizepräsident Heer.

Nach einer kurzen Beleuchtung der gegenwärtigen Lage der Gotthardbahn, durch Herrn Bundesrath Schenk, wurde die Prüfung und Begutachtung der eingelangten Eingaben einer Subkommission übertragen, und dieselbe bestellt aus den Herren:

Oberingenieur	Bridel,
„	Maey,
„	Moser,
Direktor	Sailer,
Oberingenieur	Wetli,

in der Meinung, daß die Beamten des Departements und Herr Hellweg, Oberingenieur der Gotthardbahn, selbstverständlich zur Verfügung dieser Kommission stehen würden.

Diese Subkommission hielt fünf Sitzungen, nämlich:

- 1) am 16. August in Olten,
- 1) bis Bereisung der Bahnlínien, am 26., 27., 28., 29., 30., 31. August und 1. September.
- 2) am 9. September in Bern,
- 3) „ 14., 15., 16. und 17. September in Bern,
- 4) „ 16., 17. und 18. Oktober in Bern,
- 5) „ 9., 10. und 11. November in Zürich.

In diesen verschiedenen Sitzungen wurde das vom Bundesrath am 25. März aufgestellte Programm durchberathen, und über Gang und Resultat der Verhandlungen der Subkommission ein ausführliches Protokoll geführt.

Nachdem dieses Protokoll den Mitgliedern der Plenarkommission mitgetheilt worden war, wurde die letztere, am 20., 21. und 22. November, unter dem Präsidium des Herrn Bundesrathes Schenk, und im Beisein der Herren Bundespräsident Welti und Vizepräsident Heer, in Bern versammelt, und über deren Diskussionen und Beschlüsse Protokoll geführt.

Betreffend die Baunormalien wurde, mit einigen Detailmodifikationen und Vorbehalten, im Allgemeinen den Anträgen der Bauleitung der Gotthardbahn beigestimmt.

Betreffend die Tracirungsgrundsätze wurde die Anwendung von Maximalsteigungen bis zu 26 ‰ in der unteren Parthie der nördlichen Bergstrecke, und bis zu 27 ‰ im untern Theile der klimatisch günstiger situirten südlichen Bergstrecke für zulässig erklärt. In den oberen Parthien der Bergstrecke soll, beiderseits, das bisherige Maximum von 25 ‰ beibehalten werden. Bis auf einige besonders schwierige Punkte, wo, mit spezieller Bewilligung des Bundesrathes, ein Krümmungsradius von 280 Meter zugelassen werden könnte, will die Kommission am Minimalradius von 300 Meter, welcher im Staatsvertrag vorgeschrieben ist, festhalten.

Betreffend die Frage der Ein- oder Zweispurigkeit ist die Kommission der Ansicht, die Bergbahn im Sinn des durch die Kommissionsbeschlüsse modifizirten Projekts Hellweg einspurig anzulegen; indessen sei der Unterbau überall da schon jetzt zweispurig auszuführen, wo die Erweiterung später, während des Betriebes, nicht mehr möglich, oder mit unverhältnißmäßig großen Mehrkosten verbunden wäre, also z. B. bei den Tunneln etc. Die Kommission spricht sich hingegen für ganz einspurige Anlage der Thallinien aus. Im Uebrigen wird, mit einigen Modifikationen in Bezug auf die Zahl, Lage und Rangordnung der Stationen, und mit dem Vorbehalt, daß verschiedene Theile des Tracés noch näher zu studiren seien, den Anträgen der Bauleitung beigegeben.

Bei der Prüfung der Kostenberechnung wurden einige Ansätze des Hellweg'schen Devises zu hoch gefunden, namentlich einige Gehaltnormen für das Baupersonal, einige Preise für Nacharbeiten beim Erdbau, die Preise für eiserne Brückenkonstruktionen, einige Ansätze für Stauwehr, Bettung, Stahlschienen, Abschluß der Bahnhöfe und Güterwagen.

Betreffend eine eventuelle Reduktion des Bahnnetzes, resp. Verschiebung des Baues einzelner Linien, ist die Kommission der Ansicht, daß wenn ein successiver Bau des Gotthardnetzes in Aussicht genommen wird, als zu verschiebende Linien bezeichnet werden könnten: Zug-Arth, Luzern-Immensee, Bellenz-, resp. Giubiasco-Lugano, oder Cadenazzo-Pino.

Die Prüfung der Nachweise betreffend Ueberschreibung der Kosten der tessinischen Thalbahnen hat der Gegenstand einer besonderen Untersuchung und eines besonders ausführlichen Berichtes gebildet, und ist deshalb diese retrospektive Angelegenheit im Schooße der Kommission nicht diskutiert worden. Im ebenerwähnten Spezialbericht sind die Ur-

sachen der im Schreiben der Gottharddirektion vom 3. März verzeichneten Mehrkosten, im Vergleich zum Devis der internationalen technischen Sektion von 1869, einlässlich analysirt, und auf 5 Klassen von Hauptursachen zurückgeführt worden, nämlich:

1) **Abänderungen am ursprünglichen Bauprojekt**, behufs größerer Sicherheit der Bahnanlage, besserer Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, theilweise zweispuriger Anlage, und Anlage größerer Stationen und Bahnhöfe, worunter ein internationaler Bahnhof in Chiasso, und mehrere Bahnhöfe, welche zum Theil auch den noch zu bauenden Linien angehören (Biasca, Bellenz, Lugano, Cadenazzo), und daher nicht ausschließlich den erstellten Linien zur Last fallen.

2) **Außerordentliche Bauverhältnisse**, kurze Bauzeit, Forcirung der Arbeiten, isolirte Lage der erstellten Thalbahnen, außergewöhnliche Bauhindernisse, Elementarereignisse.

3) **Allgemeine Steigerung der Preise seit der Zeit der ursprünglichen Devisirung.**

4) **Ungenügende Devisirung, und**

5) **Diverse Ursachen.**

Nach den frühern Mittheilungen der Gotthardbahndirektion (März 1876) hätten sich die Baukosten der erstellten Linien, inclusive Bauzinsen, auf Fr. 41,759,400 belaufen.

Nach den neuesten Angaben der Direktion würde die Bau-
summe schließlich nur Fr. 38,334,609
betragen, und davon würden auf die noch zu
bauenden Linien entfallen: für Bahnhöfe, und Bau-
und Betriebsinventar „ 6,130,990

so daß sich die eigentlichen Baukosten von Biasca-
Locarno und Lugano-Chiasso auf Fr. 32,203,619
bezißern würden.

Eine definitive Kostenaufstellung über die erstellten Thalbahnen wird übrigens erst im Laufe des Jahres 1877 möglich sein, da auf Ende 1876 die Abrechnung der erst auf jenen Zeitpunkt vollendeten letzten Hochbauten noch nicht fertig sein konnte, und außerdem, über die Abrechnung von mehreren Unterbauarbeiten, noch Prozesse schwebend waren. Die Gotthardbahndirektion ist eingeladen worden, möglichst bald die definitive Kostenaufstellung dieser Linien, im Sinne von Art. 37 der bundesrätlichen Verordnung vom

1. Februar 1875, und nach zu vereinbarenden Grundsätzen in Bezug auf die eventuelle Vertheilung der Kosten für gemeinschaftliche Bahnhöfe, Rollmaterial etc. vorzulegen.

Betreffend die Prüfung des von der internationalen Konferenz für die ersten zehn Jahre supponirten Verkehrs an Personen und Gütern, der darauf basirten Einnahmen, und endlich der entsprechenden Betriebskosten, lagen der Kommission mehrere Gutachten vor.

Es wird, für das ganze Nez im Durchschnitt, ein spezifischer Verkehr von 250,000 Reisenden und 400,000 Gütertonnen angenommen; für die Stammlinie Immensee-Pino 260,000 Reisende und 500,000 Tonnen; und für die eigentliche Berglinie, Flüelen-Biasca, 280,000 Reisende und 550,000 Tonnen.

Diesem Verkehr entsprechend, werden, im Durchschnitt, für das ganze Nez, die Bruttoeinnahmen, per Kilometer, auf Fr. 52,000, und die Betriebskosten, inclusive Einlage in den Reservefond, auf 26,000 Franken, oder 50% der Einnahmen veranschlagt. Der kilometrische Reinertrag würde somit auch auf Fr. 26,000 sich beziffern, was, bei einer Länge von 268 Kilometer (die 3 Kilometer lange Strecke Bellenz-Giubiasco doppelt gerechnet), einen Gesamtreinertrag von Fr. 6,968,000 ergeben würde.

Diesen Berechnungen hat die Kommission beigestimmt.

Im Dezember legte die Gotthardbahndirektion eine, auf Grundlage der im Sommer fertig ausgearbeiteten Detailprojekte, und unter Berücksichtigung der von der Expertenkommission beantragten Projekt- und Preismodifikationen, aufgestellte neue Kostenberechnung, nebst Programm für die finanzielle Rekonstruktion des Gotthardunternehmens, dem Bundesrath vor.

Nach dieser neuen Berechnung würden die Baukosten des ganzen Nez, inclusive tessinische Thalbahnen, und inclusive Reservefond für die Vervollständigung des Rollmaterials und der

Werkstätten (Fr. 4,287,471), jedoch exklusive Beschaffungskosten für das noch fehlende Kapital, auf Fr. 261,821,578 sich belaufen.

Es würden somit für den Ausbau des ganzen Nezes noch 74,821,578 fehlen.

(In Januar 1876 war das fehlende Kapital auf rund Fr. 102,400,000 devisirt worden.)

Diese neueste Kostenberechnung der Gotthardbahngesellschaft und die Protokolle der beiden Kommissionen wurden den Regierungen von Deutschland und Italien mitgetheilt, und diese Regierungen wurden eingeladen, nach Prüfung der ihnen mitgetheilten Documente, an einer neuen internationalen Konferenz, zur Berathung der Gotthardbahnangelegenheit, Theil nehmen zu wollen. Die Antwort der beiden Staaten und der weitere Verlauf dieser hochwichtigen Frage werden in das Berichtjahr 1877 fallen, und es wird seiner Zeit, sobald die Verhandlungen mit den beteiligten Staaten stattgefunden haben werden, über den ganzen Gang dieser Angelegenheit ein einläßlicher Spezialbericht der hohen Bundesversammlung unterbreitet werden.

Unterdessen ist die Gotthardbahndirektion vom Bundesrathe angewiesen worden, mindestens ^{2/3} der ihr zufließenden Subventionsgelder auf den Bau des großen Gotthardtunnels zu verwenden und, mit Ausnahme der in ihrem Budget vom 1. November vorgesehenen Posten, ohne vorherige Genehmigung des Bundesrathes keine weiteren Bauausgaben zu machen und alle Ausgaben überhaupt auf das absolut Nothwendigste zu beschränken. Für die budgetmäßige Verwendung der vorhandenen Geldmittel wurde, mit bundesrätlichem Schreiben vom 13. November, die Gotthardbahndirektion ausdrücklich beauftragt.

II. Handelswesen.

Die Geschäfte dieses Departements vermehren sich von Jahr zu Jahr wesentlich. Während die Kontrolle von 1874 923 Geschäftsnummern aufweist, stieg im Jahr 1875 die Zahl derselben auf 1797 und im Berichtsjahr 1876 auf 2065.

Diese Zunahme hat hauptsächlich ihre Ursache in der Revision der Handelsverträge, im Ausstellungswesen, welches früher in den Geschäftskreis des Departements des Innern, jetzt in denjenigen des Handelsdepartements fällt, und in den Rekursen betreffend die Gewerbefreiheit.

Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend die Arbeit in den Fabriken.

Im Berichtsjahre sind noch eine Anzahl von Eingaben betreffend diesen Gesetzesentwurf gemacht worden.

Indem derselbe bereits den Räten zur Berathung abgegeben war und die neuen Eingaben uns zu Abänderungen Anlaß nicht boten, so beschränkten wir uns darauf, sie den mit der Vorberathung des Entwurfs beschäftigten Kommissionen jeweilen zu übermitteln.

Handels- und Gewerbefreiheit im Innern der Schweiz.

Ueber die im Berichtsjahre behandelten Rekurse betreffend die Gewerbefreiheit geben beiliegende Uebersichtstabellen, auf die wir verweisen, nähern Aufschluß.

Es ergibt sich aus denselben, daß im Berichtsjahre 19 Rekurse weniger eingingen und behandelt wurden, als im vorigen Jahre.

Insoweit diese Rekurse eine grundsätzliche Bedeutung haben, werden im Nachstehenden nähere Mittheilungen über dieselben gemacht.

1. Notariatswesen.

Einem Gesuche, es möchten

- a. die Vorschrift des Emolumenttarifs des Kantons Bern vom 14. Juni 1813, gemäß welcher gewisse Handänderungskontrakte nur von einem privilegierten Amtsnotar des Bezirks, wo die

betreffende Liegenschaft ist, nicht aber von einem gemeinen Notar stipulirt werden können;

- b. das bernerische Gesetz über die Amtsnotare vom 21. Hornung 1835 und speziell die darin enthaltene Vorschrift, daß der Amtsnotar nur in demjenigen Bezirke seinen Beruf ausüben dürfe, in welchem er seinen Wohnsitz habe;

als mit Art. 31 und 33 der Bundesverfassung im Widerspruch stehend erklärt werden, wurde keine Folge gegeben, denn die angefochtenen Bestimmungen gehören in das Gebiet des Immobilien- und Hypothekarrechts und liegen in der Kompetenz der Kantone. Vom Standpunkt der Bundesverfassung aus ist nichts dagegen einzuwenden, wenn ein Kanton solche Vorschriften im Interesse einer guten Hypothekarordnung und zur Sicherung des Hypothekarkredites für nothwendig hält und die Ausübung des Berufs eines Amtsnotars an Bedingungen knüpft, welche solche Garantien bieten.

Rekursbeschwerden. 1876.

Kantone.	Notariatswesen.	Wirtschaftswesen.	Marktverkehr.	Hausgewerbe.	Kutschergewerbe.	Holzschlagegebühr.	Einfuhr von Meersalz.	Schlachthausordnung.	Annöherung von Ärzten in öffentlichen Blättern.	Tanzordnung.	Brückengeld.	Summa.
Zürich	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	3
Bern	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Luzern	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3
Uri	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Schwyz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Obwalden	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Nidwalden	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3
Glarus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zug	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Freiburg	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	1	4
Solothurn	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Baselstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Basellandschaft	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2
Schaffhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Appenzell A. Rh.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Appenzell I. Rh.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Gallen	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Graubünden	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
Aargau	—	3	—	2	—	—	—	1	—	—	1	7
Thurgau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tessin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Waadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wallis	—	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	4
Neuenburg	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Genf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	1	18	3	4	3	2	1	3	2	1	2	40

Kantone.	Nichteintreten.	Abweisung.	Begründeterklärung.	Rückzug.	Blieben Pendent.	Anderswo erledigt.	Summa.
Zürich	—	1	—	—	1	1	3
Bern	—	1	—	—	1	—	2
Luzern	—	3	—	—	—	—	3
Uri	—	—	—	—	1	—	1
Schwyz	1	—	—	—	—	—	1
Obwalden	—	—	1	—	—	—	1
Nidwalden	1	1	1	—	—	—	3
Glarus	—	—	—	—	—	—	—
Zug	—	—	—	1	—	—	1
Freiburg	1	2	—	—	—	1	4
Solothurn	—	1	—	—	—	1	2
Baselstadt	—	—	—	—	—	—	—
Basellandschaft	1	—	—	—	—	1	2
Schaffhausen	—	—	—	—	—	—	—
Appenzell A. Rh.	—	1	—	—	—	—	1
Appenzell I. Rh.	—	—	—	—	—	—	—
St. Gallen	2	—	—	—	—	—	2
Graubünden	1	1	—	—	—	—	2
Aargau	1	3	—	1	—	2	7
Thurgau	—	—	—	—	—	—	—
Tessin	—	—	—	—	—	—	—
Waadt	—	—	—	—	—	—	—
Wallis	1	—	2	—	—	1	4
Neuchâtel	—	1	—	—	—	—	1
Genève	—	—	—	—	—	—	—
Total	9	15	4	2	3	7	40

	Nichteintreten.	Abweisung.	Begründeterklärung.	Rückzug.	Blieben pendent.	Anderswo erledigt.	Summa.
Notariatswesen	—	1	—	—	—	—	1
Wirtschaftswesen . . .	4	7	1	—	2	4	18
Marktverkehr	1	1	—	—	—	1	3
Hausirgewerbe	—	2	—	2	—	—	4
Kutschergewerbe . . .	1	—	2	—	—	—	3
Holzschlaggebühr . . .	—	—	1	—	1	—	2
Einfuhr von Meersalz .	1	—	—	—	—	—	1
Schlachthausordnung .	—	2	—	—	—	1	3
Annoncierung v. Arzneien in öffentl. Blättern .	—	2	—	—	—	—	2
Tanzordnung	1	—	—	—	—	—	1
Brückengeld	1	—	—	—	—	1	2
	9	15	4	2	3	7	40

2. Getränkehandel und Wirthschaftswesen.

Unter den Rekursen betreffend die Handels- und Gewerbefreiheit waren diejenigen, welche wegen Verweigerung von Wirthschaftsbewilligungen eingereicht wurden, die zahlreichsten.

Bei denselben wurden die im Geschäftsberichte pro 1875 einlächlich mitgetheilten Grundsätze (vide B.-Bl. vom Jahr 1876, II, pag. 571 ff.) zur Anwendung gebracht.

Ein im vorigen Jahre vom Bundesrathe nach jenen Grundsätzen behandelter Rekurs wurde vor die cidg. Rätke gezogen (vide B.-Bl. v. Jahr 1876, I, pag. 59—63) und von denselben im Berichtsjahre in Uebereinstimmung mit dem Entscheide des Bundesrathes in abweisendem Sinne erledigt.

Im Uebrigen waren bei diesen Rekursen folgende Fragen von grundsätzlicher Bedeutung zu entscheiden:

1. Ob die Ertheilung einer Wirthschaftsbewilligung davon abhängig gemacht werden dürfe, daß der Bewerber das Alter der Stimmfähigkeit erreicht und demnach das 22. Altersjahr angetreten habe.

Diese Frage wurde in bejahendem Sinne entschieden. Vom Wirthschaftsbewerber darf die nöthige Garantie für Aufrechterhaltung guter Ordnung in der Wirthschaft und als solche Garantie auch ein gewisses Alter wie im vorliegenden Falle verlangt werden.

2. Die Frage, ob auch der Handel mit geistigen Getränken wie der Betrieb einer Wirthschaft vom Besize eines Patentés abhängig gemacht werden dürfe, und ob die Ertheilung dieses Patentés an ähnliche Bedingungen wie eine Wirthschaftsbewilligung geknüpft werden dürfe, wurde verneint:

Beim Wirthschaftsgewerbe müssen sitten- und sicherheitspolizeiliche Rücksichten in Betracht gezogen werden. Es hängt wesentlich von den moralischen Eigenschaften des Inhabers einer Wirthschaft ab, ob in dieser Ordnung herrsche und die Geseze beobachtet werden.

Beim Getränkehandel sind nicht die gleichen Verhältnisse vorhanden und somit auch nicht die gleichen Bedingungen für Ausübung desselben angezeigt. Derselbe ist nicht nothwendig mit einem öffentlichen Lokal verbunden wie die Wirthschaft, wo die Leute zusammenkommen und wo besonders, bei anderen Gewerben nicht als nothwendig erscheinende, Garantien für Handhabung guter Ordnung angezeigt sind.

Es würde eine mit dem Art. 31 der Bundesverfassung nicht vereinbare Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit sein,

wenn auch das in Frage liegende Handelsgewerbe an solche Bedingungen geknüpft würde. Die Zulässigkeit derselben müßte konsequent dahin führen, daß der Betrieb jedes Viktualiengeschäftes an ein Patent geknüpft werden dürfte.

Hinwieder ist nichts dagegen einzuwenden, wenn, wie es in einzelnen Kantonen im Interesse des öffentlichen Wohls geschieht, der Handel mit gebrannten Wasser Rechtsschutz nicht gewährt werde, ist zivilrechtlicher Natur und liegt dermalen in der kantonalen Kompetenz.

3. Die Vorschrift, daß bezüglich aller Forderungen für Branntwein und andere gebrannte Wasser Rechtsschutz nicht gewährt werde, ist zivilrechtlicher Natur und liegt dermalen in der kantonalen Kompetenz.

4. Die kantonale Vorschrift, daß der Getränkehändler einen jährlichen Kanon zu bezahlen habe, steht nicht im Widerspruch mit Art. 32 der Bundesverfassung, laut welchem Eingangsgebühren auf Wein und andern geistigen Getränken schweizerischen Ursprungs da, wo solche schon bestehen, nicht erhöht, und in Kantonen, welche noch keine beziehen, nicht eingeführt werden dürfen.

Jener Kanon kann nicht als Ohngeld, sondern nur als Gewerbesteuer betrachtet werden. Verfügungen über Besteuerung des Gewerbebetriebes sind in Art. 31, Lit. c. der Bundesverfassung bei der Gewährleistung der Handels- und Gewerbefreiheit ausdrücklich vorbehalten worden.

3. Marktverkehr.

Am Vorabend des Mai-Marktes von Roveredo (Kts. Graubünden) entwickelte sich in der Regel in Grono ein eigentlicher Viehmarkt, indem namentlich entfernt wohnende Händler ihr Vieh nur bis an den letztern Ort führten, dort aufstellten und dann Geschäfte abschlossen, wenn sich Kaufliebhaber fanden. Auf das Gesuch des Gemeindevorstandes von Roveredo, diesen Vormarkt zu verhindern, ertheilte der Grenzpolizeikommissär, gestützt auf den Großrathsbeschuß vom 27. Juni 1846, wonach im Kanton keine Viehmärkte abgehalten werden dürfen, welche nicht vom Großen Rathe bewilligt worden sind, dem betreffenden Polizeipersonal folgende Aufträge:

1. Den Hausirhandel zu verhindern, mit welchem eine Anzahl Individuen sich wahrscheinlich abgeben würden, die unter dem Vorwande, den Markt von Roveredo zu besuchen, schon den Vorabend benützen würden, um ihre diversen Waaren an Mann zu bringen.

2. Den marktbesuchenden Viehverkäufern anzuzeigen, daß das Aufstellen von Vieh auf öffentlichen Plätzen in Grono zum Zwecke des Verkaufs nicht gestattet sei.

Auf das Gesuch, diese Aufträge als im Widerspruch mit Art. 31 der Bundesverfassung zu erklären, wurde aus folgenden Gründen nicht eingetreten. Der Großrathsbeschluß des Kantons Graubünden vom 27. Juni 1846, auf den sich die Aufträge des Grenz- und Polizeikommissärs stützen, fällt unter die Kategorie von Verfügungen über Ausübung von Handel und Gewerbe (Art. 31, Lit. e. der Bundesverfassung). Mit Rücksicht auf die Sanitäts- und Gewerbepolizei, die in erster Linie Sache der Kantone ist, erscheint jener Großrathsbeschluß als begründet und widerspricht in keiner Weise dem Schlußsaze des Art. 31 der Bundesverfassung.

Wenn Beschwerdeführer dafür hält, jener Beschluß werde unrichtig auf das Aufstellen und den Handel mit Vieh auf öffentlicher Straße in Grono jeweilen am Tage vor dem Markte in Roveredo angewendet, so hat er sich mit seiner Beschwerde an die zuständige kantonale Oberbehörde zu wenden. Diese hat über die richtige Anwendung kantonaler, mit Bundesvorschriften nicht im Widerspruch stehender Bestimmungen zu erkennen. Nach diesem Instanzenzuge steht es dem Beschwerdeführer, wenn er dafür hält, es seien dabei Bundesvorschriften verletzt worden, immerhin noch frei, sich an die Bundesbehörde zu wenden.

4. Hausirhandel.

Die eingegangenen und erledigten Rekurse haben die Besteuerung des Hausirhandels betroffen. Die Frage, ob dieses Gewerbe überhaupt in den Kantonen, wo es ausgeübt wird, besteuert werden dürfe, wurde nicht bestritten, wohl aber die Größe der geforderten Steuer.

Bei Reklamationen wegen Besteuerung ist der in den kantonalen Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebene Weg zu betreten. Ob durch Besteuerung der Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit im Sinne des Schlußsazes des Art. 31 der Bundesverfassung beeinträchtigt worden ist, wird erst nachher, im Falle der Beschwerdeführung, von der Bundesbehörde untersucht und entschieden.

In diesem Sinne sind die Rekurse abgewiesen worden.

5. Kutschergewerbe.

Nachdem wir in Folge Beschwerde von Kutschern des Kantons Uri die Regierung von Wallis angewiesen, die Gewerbesteuer, die von Kutschern anderer Kantone, welche bei Fahrten nach dem Wallis Retourfracht aufnehmen, wenn sich dazu Gelegenheit bietet, gefordert wird, in billiger Weise zu reduzieren (vide Geschäftsbericht des Bundesrathes pro 1875, B.-Bl. v. J. 1876, II, pag. 590), hat die benannte Regierung den betreffenden Amtsstellen eine Weisung folgenden Inhalts ertheilt:

Der in einem andern Kanton wohnende Kutscher, welcher nur eine Fahrt mit 1 oder 2 Pferden in das Innere des Kantons macht und im Kanton durch den Transport von Reisenden den im Kantone wohnenden Kutschern Konkurrenz macht, soll Fr. 5, mit 3 oder mehr Pferden Fr. 10 zahlen. Für die zweite, dritte und vierte Fahrt hat derselbe ebenfalls Fr. 5 und für Drei- oder Mehrspanner Fr. 10, und zwar für jede Fahrt zu entrichten. Für die fünfte bis zehnte Fahrt werde je Fr. 3, für Drei- und Mehrspanner Fr. 5 verlangt.

Gegen diese Steuerforderung wurde von Kutschern des Kantons Uri neuerdings Beschwerde geführt. Dieselbe werde bei jeder Fahrt gefordert, gleichviel ob im Wallis Retourfracht aufgenommen werde oder nicht. Es sei dieser Steuer wegen unmöglich, nach jenem Kanton Fahrten zu machen.

Die Beschwerde wurde als begründet und die weitere Anwendung jener Weisung als unzulässig erklärt.

Der Art. 31 der Bundesverfassung gewährleistet die Freiheit des Handels und der Gewerbe im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft. Hiebei sind allerdings Verfügungen über Besteuerung vorbehalten; hinwieder dürfen dieselben den Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit nicht beeinträchtigen.

Mit dieser Verfassungsbestimmung ist eine Steuerforderung, wie die in der von der Walliser Regierung erteilten Weisung aufgestellte, nicht vereinbar, denn durch dieselbe würde für Kutscher anderer Kantone die Uebernahme von Fahrten nach dem Wallis geradezu verunmöglicht. Die Eidgenossenschaft hat für Erstellung von Alpenstraßen, durch welche der internationale Verkehr gefördert worden ist, große Opfer gebracht. Diese Vortheile würden einem Theil von Gewerbetreibenden entzogen, wenn solche Steuern, wie die angeführten, zugelassen würden. Der Erwerb wird übrigens da versteuert, wo der Betreffende seinen Wohnsitz hat, selbst wenn dessen Ausübung theilweise außerhalb des Wohnsitzes stattfindet,

wie es beim Kutschergewerbe vorkömmt. Auch ist laut mehrfachen Bundesbeschlüssen und Art. 46 der Bundesverfassung Doppelbesteuerung nicht zulässig; als solche müßte es aber angesehen werden, wenn der in einem andern Kanton wohnende und dort besteuerte Kutscher nochmals Steuern zahlen müßte, wenn er Reisende nach dem Wallis führt.

6. Holzschlaggebühren.

Eine Beschwerde darüber, daß im Kanton Wallis für eine Wagenladung Pfähle beim Ausgang aus dem Kanton unter der Benennung: „Permis de coupe“ eine Gebühr von Fr. 12 bezahlt werden mußte, wurde unter Hinweis auf den Bundesbeschluß vom 4. August 1857, betreffend die Holzausfuhr aus dem Kanton Wallis (A. S., V. Bd., p. 589) als begründet erklärt und die Restitution der bezahlten Gebühr angeordnet. Aehnliche Beschwerden sind bereits in den fünfziger Jahren geltend gemacht (vide B.-Bl. v. J. 1857, II, pag. 429 ff.) und mit allegirtem Beschluß die Regierung von Wallis eingeladen worden, den Bezug der Holzschlagtaxen im Sinne der Erwägungen jenes Beschlusses einzustellen.

7. Salzregal.

Die Regierung von Baselland verweigerte die von Industriellen verlangte Bewilligung zur Einfuhr von Meersalz zu technischen Zwecken, weil die Ertheilung derselben die Umgehung des Verkaufmonopols des Staates wesentlich erleichtern würde.

In den gegen die betreffende Schlußnahme derselben beim Bundesrathe erhobenen Rekurs wurde nicht eingetreten und zwar aus folgenden Gründen:

Das Salzregal ist allerdings, wie das Pulverregal, eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit. Dasselbe ist aber ausdrücklich im Art. 31^b der Bundesverfassung den Kantonen vorbehalten. Wenn Rekurrenten der Ansicht sind, daß die kantonale Administrativbehörde das Regal in unzulässiger Weise ausdehne, so haben sie ihre Reklamationen bei der zuständigen kantonalen Behörde geltend zu machen.

8. Fleischschau.

Der Bundesrath hatte in einem Rekursfalle über die Frage, ob die Taxen für Fleischschau dem Metzger überbunden werden

dürfen oder von der Polizeigemeinde zu tragen seien, zu erkennen. Der betreffende Beschluß (vide Bundesblatt v. J. 1876, III, Seite 136) wurde an die eidg. Räte rekurrirt und von diesen bestätigt.

9. Auskündung und Verkauf von Heilmitteln.

Rekurse sind eingelangt wegen Verweigerung der Bewilligung zum Auskünden von Heilmitteln, wegen Bestrafung, weil solche Auskündungen ohne Bewilligung der betreffenden kantonalen Behörde gemacht worden sind, und endlich wegen Verweigerung eines Patentes zum Hausiren mit Heilmitteln (Glerner-Thee).

Diese Rekurse wurden in abweisendem Sinne erledigt. Der Bundesrath wurde dabei im Wesentlichen von folgenden Gesichtspunkten geleitet:

Das Auskünden und Anpreisen von Heilmitteln gegen Krankheiten gehört in das Gebiet der Arzneikunde und diese hinwieder zu den wissenschaftlichen Berufsarten, deren Ausübung laut Vorschrift der Bundesverfassung die Kantone von einem Ausweise der Befähigung abhängig machen können.

Wenn ein Kanton nur Aerzten und Apothekern das Recht einräumt, einfache und zusammengesetzte Arzneistoffe zu verkaufen (Luzern), oder wenn die Auskündigung solcher von der Verordnung eines Arztes oder der Bewilligung der Medizinalbehörde abhängig gemacht wird (Zürich), so liegt die Kompetenz dazu in Art. 33 der Bundesverfassung und widerspricht auch in keiner Weise dem in Art. 31 eod. aufgestellten Grundsatz der Handels- und Gewerbe-freiheit, bei welchem sanitätspolizeiliche Maßregeln, sowie Verfügungen über Ausübung von Handel und Gewerben vorbehalten sind. Es ist zulässig, das Hausiren mit Heilmitteln überhaupt zu untersagen. Die Kontrolle über den Verkauf von Heilmitteln ist aus sanitätspolizeilichen Gründen gerechtfertigt. Wenn der Verkauf auf dem Wege des Hausirens gestattet wäre, so könnte auch jene Kontrolle leicht illusorisch gemacht werden.

10. Dynamitfabrikation.

Die Frage der Zulässigkeit der Dynamitfabrikation auf den Kaninchen-Inseln des Lago Maggiore bildete bereits Gegenstand unseres Geschäftsberichtes pro 1875. Nachdem der Bundesrath mit Schlußnahme vom 11. August 1875 die Frage bejaht hatte, rekurrirten gegen dieselbe die tessinischen Gemeinden Brissago, Ronco, Ascona, Losone, Solduno und Locarno an die eidg. Räte, die sodann unterm

23/24. Dezember gl. J. den Bundesrath beauftragten, noch das Gutachten eines Fachkollegiums einzuholen.

Nachdem dieser Auftrag mit Bericht vom 10. März 1876 vollzogen war (vide Bundesblatt v. J. 1876, I, Seite 691—706), wurde vom Nationalrathe am 22. März dem Beschlusse des Ständerathes vom 14. Dezember v. J. „es sei der Rekurs begründet“ zugestimmt und damit die Angelegenheit erledigt.

Revision der Handelsverträge.

1. Mit Frankreich.

Wie wir Ihnen in unserm leztjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt (v. Bundesblatt v. J. 1876, II, Seite 598) hat Frankreich den im Jahr 1864 mit der Schweiz abgeschlossenen Handelsvertrag gekündigt.

Auf die Anfrage über die Tragweite der Aufkündigung betreffend die übrigen gleichzeitig mit dem Handelsvertrag abgeschlossenen Verträge als:

Das Reglement in Betreff der Landschaft Gex,

den Niederlassungsvertrag,

die Uebereinkunft zum gegenseitigen Schutze des literarischen, künstlerischen und gewerblichen Eigenthums,

die Uebereinkunft über nachbarliche Verhältnisse und Beaufsichtigung der Grenzwaldungen,

erhielten wir die Mittheilung, daß jedenfalls das Reglement betreffend die Landschaft Gex als gekündigt zu betrachten sei. Hinsichtlich der andern Konventionen werde eine Entscheidung vorbehalten. Die Kündigung involvire nicht nothwendig eine Revision dieser Verträge; die Revision auch dieser könne indeß von Frankreich (und selbstverständlich auch von der Schweiz) verlangt werden und man werde zu untersuchen haben, ob dieselben nicht für je ein Jahr oder 5 Jahre verlängert werden könnten.

Diese Fragen sind Gegenstand von separaten Untersuchungen der Departemente der Finanzen und Zölle, des Innern und der Justiz und Polizei.

Zur Vorbereitung der über die Revision des Handelsvertrages zu führenden Unterhandlungen schien uns vor Allem nothwendig, eine klare, detaillirte Einsicht in den Stand unserer Handelsbeziehungen mit Frankreich zu gewinnen, sowie in die Wirkungen,

welche der bisherige Vertrag sowohl auf den Import Frankreichs in die Schweiz, als auf den Export der Schweiz nach Frankreich geübt hat.

Zu diesem Zwecke wurde vom eidg. statistischen Bureau eine statistische Darstellung der französisch-schweizerischen Handelsverhältnisse in den letzten 3 Jahren vor und in den ersten 10 Jahren nach dem Handelsvertrage besorgt. Sie zeigt uns in ihrem ersten Theile den Generalhandel von Frankreich in den genannten Jahren mit Detailnachweisen und eine vergleichende Uebersicht zwischen dem gesammten Handelsverkehr Frankreichs und dem Handel Frankreichs mit der Schweiz; im zweiten Theil sodann, ebenfalls in Detailnachweisen, den Spezialhandel Frankreichs mit der Schweiz.

Dann handelte es sich darum, so zeitig als möglich in die Intentionen der französischen Regierung betreffend die Erneuerung der Handelsverträge, in die dort im Gange befindlichen Vorbereitungen, in die maßgebenden Anschauungen nähern Einblick zu erhalten und namentlich bald möglichst die Abänderungen kennen zu lernen, welche die französische Regierung an ihrem Zolltarife, beziehungsweise an dem bisherigen konventionellen Tarife vorzunehmen gedenke.

Die erste Mittheilung, welche wir erhielten, lautete dahin, die französische Regierung beschäftige sich in erster Linie mit der Ausarbeitung eines Generaltarifs, welcher als Basis für alle Vertragsunterhandlungen dienen sollte. Es könne konstatiert werden, daß derselbe in freiheitlichem Geiste redigiert werde und daß die Hauptveränderung in der Umwandlung der Werthzölle in Gewichts-, resp. spezifische Zölle bestehen werde. Mit dem Projekt befasse sich zunächst das Comité consultatif des arts et manufactures, dessen Arbeit sodann von dem Conseil supérieur du commerce et de l'agriculture einer weitem Berathung werde unterzogen werden. Hierauf folge die Behandlung im Ministerium, von welchem das Projekt zur Schlußfassung den Kammern werde vorgelegt werden.

Bald nacher erhielten wir die ersten Exemplare des projet de tarif général, einen Bericht des französischen Handelsministeriums an den Präsidenten der Republik über die Revision der Handelsverträge, sowie einen Bericht des bereits erwähnten Comité consultatif über die Umwandlung der Werth- in Gewichtszölle.

Obschon wir mit diesen Dokumenten nur ein Vorprojekt in Händen hatten, welches nun erst die Berathungen des französischen Conseil supérieur du commerce et de l'agriculture zu passen und hier möglicherweise noch Aenderungen zu erwarten hatte, so glaubten wir doch im Interesse möglichster Benutzung der Zeit das Resultat

dieser zweitinstanzlichen, voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmenden Berathung nicht abwarten zu sollen.

Nach allseitiger Würdigung und Prüfung der verschiedenen möglichen Methoden für eine Einleitung der schweizerischen Untersuchungen entschieden wir uns dahin, daß die Untersuchung und Begutachtung der französischen Vorschläge zunächst durch die Kantone stattzufinden habe in der Meinung, daß das von ihnen zu liefernde Material später einer eidg. Expertenkommission zur Prüfung und weitem zweckdienlichen Bearbeitung vorgelegt werden möge.

Sobald der Druk der statistischen Arbeit und der übrigen nothwendigen Akten vollendet war, wurde (unterm 24. April) ein Kreisschreiben an sämtliche Kantonsregierungen erlassen, in welchem sie eingeladen wurden, den französischen Entwurf einer sorgfältigen Prüfung zu unterstellen und uns bald möglichst die Resultate derselben und allfällige Postulate motivirt zugehen zu lassen (vide Bundesblatt v. J. 1876, II, Seite 173.)

Nachdem wir gegen Ende November die meisten dieser kantonalen Berichte, von denen einzelne ziemlich dürftig sind, erhalten hatten, beriefen wir auf den 1. Dezember eine Expertenkommission zusammen, bestehend aus den Herren:

Alder, Ed., von Herisau.	Gonzenbach, Oberst, v. St. Gallen.
Bühler-Honegger, von Rütli.	Grämiger, Direktor, v. Wallenstadt.
Etienne, von Brenets.	Hirsch, Direktor, v. Neuenburg.
Fierz, H., von Zürich.	Imer, Oberst, von Neuenstadt.
Flückiger, Oberst, v. Aarwangen.	Isler, A., von Wildeggen.
Francillon, von St. Imier.	Jenny, Ständerath, v. Schwanden.
Geigy, J. R., von Basel.	Jenny, Caspar, v. Ziegelbrücke.
Köchlin-Geigy, von Basel.	Rütschi, Arnold, von Zürich.
Kummer, Direktor, von Bern.	Sarasin-Stehlin, von Basel.
Mercier, Ernst, von Lausanne.	Schmid, And., von Burgdorf.
Meyer, Oberzolldirektor, v. Bern.	Steiger-Meyer, von Herisau.
Rieter, Oberst, v. Winterthur.	Wartmann, Dr., von St. Gallen.

Inzwischen hatten wir auch nähere Mittheilungen über das Resultat der Berathungen des französischen Conseil supérieur du commerce erhalten. War schon die Arbeit des Comité consultatif des arts et manufactures insofern eine gewisse Enttäuschung, als sich bei näherer Untersuchung herausstellte, daß die von demselben vorgenommene Umrechnung der Werth- in Gewichtszölle bei einer Reihe von wichtigen Artikeln zur Erhöhung der resp. Zollansätze benutzt worden war, so erwies sich der Conseil supérieur du commerce bei der Berathung des Entwurfes zu einem neuen Generaltarif noch

bedeutend protektionistischer. Derselbe hat einzelne bisherige Ansätze um das 4—5fache erhöht.

Der schweizerischen Gesandtschaft in Paris wurden von den kantonalen Berichten successive, wie sie einlangten, Copien zugesandt, um dieselbe in die Lage zu setzen, die in der Schweiz über die Arbeiten der genannten zwei französischen Behörden waltenden Anschauungen kennen zu lernen und an geeigneter Stelle auf die Gefahren aufmerksam zu machen, welche für den Handelsverkehr zwischen Frankreich und der Schweiz entstünden, wenn die Beschlüsse des Comité consultatif und des Conseil supérieur du commerce definitiv zur Geltung kämen. Es liegt in unserer Pflicht, hier zu konstatiren, daß die Gesandtschaft an dieser Aufgabe und damit an der Wahrung unserer so wichtigen in Frage liegenden Landesinteressen mit aller Energie arbeitete.

Unsere auf den 1. Dezember einberufene Expertenkommission theilte sich bei ihren Arbeiten in 3 Sektionen:

1. Für Textil-Industrie und Maschinen.

Die Sektion trennte sich wieder in 2 Gruppen:

a. Baumwoll-Industrie und Maschinen.

b. Seiden-, Leinen-, Wollen- und Stroh-Industrie und andere Gewebe.

2. Für Präzisionsinstrumente, Bijouterien, Uhren und Musikdosen.

3. Für die übrigen Industrien und die Landwirthschaft.

Die mit aller Beförderung von diesen Sektionen, welchen die kantonalen Berichte zur Benutzung zugestellt worden waren, ausgearbeiteten Gutachten wurden vom Bundesrathe im Einverständniß mit der Kommission der schweizerischen Gesandtschaft in Paris zur weitem Verwendung an geeigneter Stelle übermittelt.

Wenn auch nicht, wie man erwartet hatte, die französischen Behörden sich veranlaßt sahen, auf verschiedene von der Schweiz beanstandete Positionen zurückzukommen, so haben sich doch die Verhältnisse insofern günstiger gestaltet, als nach den neuesten Nachrichten aus Frankreich die Umwandlung der Werth- in Gewichtszölle kontradiktorisch *bona fide* stattfinden, bei den Vertragsunterhandlungen die gegenwärtige Situation als Ausgangspunkt dienen und mit der Anhandnahme der Unterhandlungen nicht zugewartet werden soll, bis der neue Generaltarif festgestellt sein wird; die Unterhandlungen sollen vom Gefühle der Billigkeit und vom Streben nach gutem Einvernehmen geleitet werden, wodurch eine alle Interessen befriedigende Lösung erzielt werde.

Frankreich hat mit verschiedenen Staaten solche Unterhandlungen zu führen und mit England bereits den Anfang gemacht.

Der schweizerisch-französische Vertrag ist bis zum 10. August 1877 verlängert worden, indem sich nach stattgefundener Kündigung des bestehenden Vertrages bald zeigte, daß bis zum 24. November 1876, als dem Endtermin desselben, ein neuer Vertrag noch nicht vereinbart sein werde.

Wenn auch als selbstverständlich angenommen werden darf, daß wir der Revision des Handelsvertrages mit Frankreich und derjenigen mit andern Staaten, worüber nachstehend nähere Mittheilungen folgen, alle Aufmerksamkeit zuwenden, so glauben wir, dies hier der Wichtigkeit der Sache wegen doch ausdrücklich noch bemerken zu sollen.

2. Mit Italien.

In unserem Geschäftsberichte pro 1875 haben wir Ihnen mitgetheilt, daß Italien schon vor dem legalen Ablauf des gegenwärtigen schweizerisch-italienischen Handelsvertrages einen neuen Vertrag negoziiren und an dessen Stelle treten lassen möchte und daß zu letztem Zwecke bereits Unterhandlungen zwischen Delegirten stattgefunden haben (vide Bundesblatt v. J. 1876, II, Seite 596). Die Fortsetzung der Unterhandlungen wurde für die ersten Monate 1876 in Aussicht genommen.

In Folge Einladung der k. italienischen Regierung hat der Bundesrath im März Delegirte nach Rom abgesandt, um die Unterhandlungen wieder aufzunehmen. Bald nach ihrer Ankunft fand die bekannte Abstimmung im Parlament über den sogenannten „Basler-Vertrag“ statt, in Folge deren das Ministerium zurücktrat. Das neue Ministerium war nicht in der Lage, die Negotiationen mit unsern Delegirten sofort zur Hand zu nehmen und ließ ihnen deßhalb die Erklärung zugehen, daß die Angelegenheit einstweilen verschoben werden müsse. Ein einläßlicher Bericht unserer Abordnung über ihre Mission und die während ihres Aufenthaltes in Rom stattgefundenen Besprechungen betreffend die Revision des Handelsvertrages liegt zu Ihrer Einsicht bei den Akten.

Wie wir Ihnen anläßlich unseres leztjährigen Geschäftsberichtes mitgetheilt, hat Italien auch mit Oesterreich und Frankreich über Revision der resp. Handelsverträge unterhandelt.

Zur Benuzung bei den künftigen Negotiationen zwischen der Schweiz und Italien wurde eine Zusammenstellung der von schweiz. Behörden und Privaten eingereichten, auf den Handelsvertrag mit

Italien bezüglichen Begehren, sowie eine Zusammenstellung der Resultate der bisher zwischen Italien und der Schweiz, Oesterreich und Frankreich geführten Unterhandlungen angefertigt und steht Ihnen dieselbe behufs Einsicht zur Verfügung.

Im Oktober erfolgte sodann von der italienischen Regierung eine neue Einladung zur Wiederaufnahme der Revisionsunterhandlungen. Mit Rücksicht auf folgende Verhältnisse antworteten wir, daß der Moment zur Fortsetzung der Verhandlungen uns nicht dienlich sei, und daß wir Verschiebung bis zum nächsten Jahr wünschen müssen.

Die Note der k. italienischen Gesandtschaft vom 24. Februar 1875 (vide Bundesblatt v. J. 1876, II, Seite 596), womit die k. italienische Regierung den Wunsch ausgesprochen hat, die Schweiz möchte schon vor Ablauf des seit 1. Mai 1869 in Kraft bestehenden einen neuen Vertrag negoziiren und zu diesem Zwecke Delegirte nach Rom senden, ist unseres Erachtens nicht als eine Kündigung, wie sie in Art. 18 des Vertrages vorgesehen, zu betrachten.

Jener Wunsch wurde ausdrücklich mit Rücksicht darauf ausgesprochen, daß der italienisch-französische Handelsvertrag mit dem 19. Januar 1876 und der italienisch-österreichische Vertrag am 30. Juni gl. J. zu Ende gehen, daß der italienisch-schweizerische Vertrag hinsichtlich der Tarife sich auf jene beiden beziehe und daß die Schweiz, wenn sie nicht auf ihren Vertrag vor dessen legalem Ablauf verzichtete, gegenüber Italien einen Konventionaltarif hätte, welcher gegenüber denjenigen Nationen, mit welchen derselbe vereinbart worden ist, nicht mehr bestünde. Die k. italienische Regierung beabsichtigte gleichzeitig mit Oesterreich, Frankreich und der Schweiz neue Verträge zu verabreden und an die Stelle der bisherigen treten zu lassen. Nun sind aber weder der italienisch-französische, noch der italienisch-österreichische Vertrag inzwischen außer Wirkung getreten. Die Voraussetzungen, welche der Note der k. italienischen Gesandtschaft vom 24. Februar 1875 zu Grunde liegen, sind somit nicht eingetreten.

Inzwischen ist von schweizerischen Behörden und Privaten übereinstimmend immer dringender das Verlangen gestellt worden, die Revision des schweiz. Zolltarifs derjenigen der internationalen Handelsverträge vorangehen zu lassen, ein Verfahren, welches auch von Italien und Frankreich eingeschlagen worden ist.

Dieses wohl begründete Verlangen durfte bei der von Italien proponirten Wiederaufnahme der Vertragsunterhandlungen nicht unberücksichtigt gelassen werden.

Ueber den schweizerischen Zolltarif selbst wird Ihnen an anderer Stelle näher berichtet.

3. Mit Oesterreich.

Mit diesem Vertrage (Gesetzesammlung IX, Seite 576) ist die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation in Beziehung auf Eingangs- und Ausgangsabgaben gegenseitig zugesichert worden. In Folge dessen kam die zwischen England und Oesterreich am 30. Dezember 1869 abgeschlossene Nachtragskonvention mit ihren günstigen Positionen auch der Schweiz gegenüber zur Anwendung. Jene Konvention wurde von Oesterreich gekündet. An die Stelle derselben und des Handelsvertrages zwischen Oesterreich und Großbritannien vom 16. Dezember 1865 ist mit dem 1. Januar 1877 ein neuer Vertrag getreten (de dato 5. Dezember 1876), mit welchem beide Nationen sich die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation zusicherten.

Von diesem Zeitpunkt an kommt nun in Oesterreich für die meistbegünstigten Nationen, somit auch für die Schweiz, der mit dem deutschen Reich im Jahr 1868 vereinbarte Zolltarif, welcher wesentlich höhere Ansätze enthält als die englische Nachtragskonvention, zur Anwendung (vide Bundesblatt v. J. 1876, IV, p. 764).

Der schweizerisch-österreichische Vertrag vom 14. Juli 1868 geht am 5. Februar 1877 zu Ende. Derselbe enthält die übliche Bestimmung, daß im Falle keiner der kontrahirenden Theile 12 Monate vor Ablauf des gedachten Zeitraumes seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, kund gegeben haben wird, der Vertrag in Geltung bleibt bis zum Ablauf eines Jahres vom Tage ab, an welchem eine Kündigung erfolgt. Wir haben die Frage geprüft, ob von der Schweiz der Vertrag zu künden sei, und dieselbe sodann im verneinenden Sinne entschieden.

Handelskonvention mit Rumänien.

Mit dem 1. Juli 1875 trat in Rumänien ein neues Zollgesetz in Kraft, welches beinahe durchgängig den Werthzöllen Gewichtszölle substituirte und die Importzölle bei vielen Artikeln von $7\frac{1}{2}$ auf 15 % erhöhte.

Um den Schädigungen, welche seinen industriellen Produkten durch die rumänischen Zollerhöhungen erwachsen, vorzubeugen, schloß Oesterreich-Ungarn mit Rumänien eine Handelskonvention ab,

welche laut Art. 31 derselben am 1. Juli 1876 in Kraft trat. Durch diese Konvention wurden jenem Staate beträchtliche Handelsvergünstigungen eingeräumt, unter welche namentlich die zu zählen ist, daß eine große Anzahl Gegenstände und Produkte österreichischer und ungarischer Provenienz und Fabrikation bei ihrem Eintritt in Rumänien einem Einfuhrzoll von nur 7 % unterliegen.

Auf den durch diesen Vorgang Oesterreich-Ungarns veranlaßten Wunsch der Vertreter anderer Staaten wurde dann unterm 12. Juli 1876 der rumänische Finanzminister von den Kammern ermächtigt, die gegenüber Oesterreich-Ungarn bestehenden Zolltarife vom 1. Juli abhin, neun Monate lang auf alle jene Staaten anzuwenden, die den Wunsch ausgedrückt haben sollten, mit Rumänien Handelsverträge abzuschließen. Nachdem wir von diesen Vorgängen Kunde erhalten hatten, beauftragten wir, in Anbetracht des nicht unbedeutenden Handelsverkehrs der Schweiz mit Rumänien, unsere Gesandtschaft in Wien, dem diplomatischen Agenten Rumäniens eben daselbst zu Händen seiner Regierung die Mittheilung zu machen, die Schweiz wünsche mit Rumänien in Unterhandlungen betreffend den Abschluß eines Handelsvertrages zu treten und verbinde damit die Erwartung, daß für die Zeit bis zum Abschluß des Vertrages auch ihr gegenüber der mit Oesterreich-Ungarn vereinbarte Zolltarif zur Anwendung komme.

Es handelte sich nun vorab um eine Erklärung behufs Regulirung der Handelsbeziehungen für die Dauer der zum Abschluß eines Handelsvertrages nöthigen Zeitperiode. Diese Erklärung kam am 28. Dezember zu Stande und wurde zwischen unserm Vertreter in Wien und dem diplomatischen Agenten Rumäniens daselbst ausgetauscht, nachdem kurz vorher mit Frankreich, England und Italien eine dem Wortlaut nach mutatis mutandis ähnliche Vereinbarung getroffen worden war (S. A. S. II. Bd., N. F., Seite 576).

Da die Stipulationen dieser Deklaration nur bis zum (30. April) 12. Mai 1877 Geltung haben, so werden wir in Bälde im Falle sein, Ihnen betreffs des abzuschließenden Handelsvertrages eine Vorlage zu unterbreiten und beschränken uns deßhalb für dießmal auf diese kurzen Mittheilungen.

Anstände beim internationalen Verkehr.

Im Berichtsjahr gab es eine Anzahl solcher Anstände und zwar wegen:

- 1) Gebühren, welche für Ausfuhr von Holz aus Frankreich in die Schweiz gefordert worden sind. Die auf Grundlage des

mit Frankreich abgeschlossenen Handelsvertrages gemachten Reklamationen wurden von der französischen Behörde als begründet gefunden und die Restitution der bezahlten Gebühren angeordnet.

- 2) Zollbetrag in Oesterreich für schweizerische Wolldecken. Die nähere Untersuchung stellte die betreffende Reklamation als nicht begründet heraus.
- 3) Beschlagnahme von antiquarischen Gegenständen, welche aus Mailand nach Chur gesandt wurden, um dort dem rhätischen Museum einverleibt zu werden. Die Ausfuhr von solchen Gegenständen ist in Italien verboten. Da jene aber nicht für den Handel, sondern für das genannte Museum bestimmt waren, wurde unserem Gesuche, sie ungehindert weiter befördern zu lassen, von der italienischen Regierung entsprochen.
- 4) Verzollung von leeren Fässern bei ihrem Eingang in Italien, um dort (Veltlin) mit Wein gefüllt zu werden und hierauf wieder in die Schweiz zurückzukehren.

Schon früher sind ähnliche Beschwerden geführt (vide unsern Geschäftsbericht pro 1874, Bundesblatt v. J. 1875, II, Seite 551), von der italienischen Regierung aber nicht berücksichtigt worden.

Die Zollbefreiung von Gegenständen wie Fässer, Säke etc., welche nach Italien zur Aufnahme von italienischen Erzeugnissen gehen, um mit denselben nach der Schweiz zurückzukehren, bildet ein Postulat bei der Revision des Handelsvertrages.

- 5) Gebühren für Legalisation von Ursprungsscheinen und Frachtbriefen, welche Sendungen nach Spanien und dessen überseeische Besitzungen begleiten sollten.

Veranlaßt durch einen von der spanischen Gesandtschaft in Bern übermittelten Bericht des spanischen Konsulats in Genf betreffend Unregelmäßigkeiten in der Deklaration von Waaren, welche aus der Schweiz nach Spanien und dessen überseeische Kolonien expedirt werden, sind mit Kreisschreiben (vide Bundesblatt v. J. 1876, I, Seite 445) sämtliche Kantonsregierungen daran erinnert worden, daß laut Bekanntmachung vom 12. Mai 1869 (vide Bundesblatt v. J. 1869, II, Seite 44) Ursprungszeugnisse und Frachtbriefe für den bezeichneten Export vom genannten Konsulate legalisirt sein müssen.

Bald nachher gingen Beschwerden ein, daß das spanische Konsulat für die Legalisation jedes Ursprungszeugnisses und Frachtbriefes eine Gebühr von je Fr. 5. 50 fordere, wodurch der Handelsverkehr nach Spanien in hohem Grade benachtheiligt werde.

Aus eingegangenen Erkundigungen ergibt sich, daß ein gleiches den Verkehr beeinträchtigendes Verfahren gegenüber dem französischen Handelsstande nicht besteht. Es wurde deßhalb auf Grundlage der zwischen der Schweiz und Spanien abgeschlossenen Konvention vom 27. August 1869, womit in Verkehrsangelegenheiten die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation gegenseitig zugesichert worden ist, bei der spanischen Gesandtschaft gegen das Verfahren des Konsulats reklamirt.

Die Gesandtschaft antwortete, sie habe die Angelegenheit ihrer Regierung vorgelegt und gewärtige nun eine entsprechende Erledigung. Diese ist im Berichtsjahr trotz wiederholter Erinnerungen noch nicht erfolgt.

Konsulatsberichte.

Folgende Konsulate haben im Berichtsjahr über das vorhergehende Jahr den im Konsularreglement vorgeschriebenen Jahresbericht erstattet:

Desterro,	Hamburg,
Liverpool,	Hiogo und Osaka,
San Francisco,	Barcelona,
Nancy,	Neu-York,
Bordeaux,	Rio de Janeiro,
Pest,	Mailand,
Cincinnati,	Charleston,
Knoxville,	Bastia,
Venedig,	Madrid,
Anvers,	Oran,
Bahia,	Amsterdam,
Maranhaô,	Yokohama,
Valparaiso,	Mexiko,
Port Louis (Ile Maurice),	Pernambuco,
Odessa,	Marseille,
Algier,	Ancona,
Bremen,	Neapel,
St. Louis,	Batavia,
Hâvre,	Manilla,
Montevideo,	Buenos-Ayres,
Rotterdam,	Christiania,
Philadelphia,	Philippeville,
Neu-Orleans,	Leipzig,
Riga,	Moskau,
Nizza,	Messina.
Washington,	

Während diese Berichte früher der Reihe nach, wie sie eintrafen, dem Bundesblatte inserirt wurden, sind sie nunmehr demselben beigelegt worden und zwar in der Weise, daß sie am Ende des Jahres einen separaten Band mit fortlaufender Paginatur bilden. Die Benutzung dieser Berichte ist dadurch erleichtert. Ueberdies war diese Aenderung nothwendig, um den immer zunehmenden Umfang des Bundesblattes durch die Ausscheidung der Konsulatsberichte in eine eigene Sammlung zu reduzieren.

Eine zweite Aenderung, die in der Publikation dieser Berichte getroffen wurde, und mit welcher sich die große Mehrzahl von Kantonsregierungen, deren Ansichten über diese Aenderung, bevor sie eingeführt wurde, eingeholt worden sind, einverstanden erklärt hat, besteht darin, daß die Berichte nur in ihrer Originalsprache publizirt und nicht mehr übersetzt werden. Die Berichte konnten deßhalb jeweilen baldigst nach ihrem Erscheinen gedruckt und veröffentlicht werden, was für deren Benutzung und Werth von nicht unwesentlicher Bedeutung ist.

Eine Anzahl dieser Berichte ist mit großem Fleiß abgefaßt, sehr reichhaltig und bietet großes Interesse für den Handels- und Gewerbestand, während andere ziemlich dürftig sind. Da aber die schweizerischen Konsulate keine bezahlten Amtsstellen sind, so muß man sich auch mit dem Wenigen, was durch einen Theil dieser Berichte geleistet wird, begnügen.

Rheinschiffahrt.

Bei den zwischen dem Bundesrath und der Großherzoglich-Badischen Regierung eingeleiteten Verhandlungen über die Aufhebung der Schiffahrts- und Flößereigerechtigkeiten auf der Rheinstraße oberhalb Basel, worüber Ihnen in den Geschäftsberichten pro 1874 und 1875 bereits nähere Mittheilungen gemacht worden sind (v. Bundesblatt vom Jahre 1875, II, S. 552 und 1876, II, S. 603), ist eine allgemeine technische Untersuchung der Wasserstraße des Rheins von Neuhausen bis zur schweizerisch-elsässischen Landesgrenze bei Hünigen für nöthig erachtet und vom 11.—15. September 1876 von Abgeordneten des eidg. Handelsdepartements, der Regierungen der beteiligten Kantone Zürich, Aargau, Basel-Stadt und -Landschaft, sowie der Großherzoglich Badischen Regierung vorgenommen worden.

Die weitere Behandlung dieses Geschäftes fällt in's nächste Jahr.

Ausstellungen.

Internationale. Ueber die im Berichtsjahre in Philadelphia abgehaltene internationale Ausstellung werden wir Ihnen einen Spezialbericht vorlegen.

Die für 1878 projektirte internationale Ausstellung in Paris bildet ebenfalls Gegenstand einer besondern Vorlage.

Molkerei-Ausstellung in Hamburg,

Ins Budget wurden auf unsern Antrag Fr. 1000 als Beitrag an die Kosten der Bethheiligung an dieser im Jahr 1877 stattfindenden Ausstellung aufgenommen. (Näheres v. B.-Bl- vom Jahr 1876 IV. S. 500.)

Hinsichtlich der

internationalen Gartenbau-Ausstellung in Amsterdam,

welche ebenfalls im Jahr 1877 stattfindet, beschränkten wir uns auf bezügliche Publikationen im Bundesblatt. (v. I. S. 403 und IV. S. 103 von 1876.)

Ausstellung von wissenschaftlichen Apparaten.

Dieselbe fand vom 1. April bis Ende September 1876 im Kensington Museum in London statt und umfaßte Apparate folgender Wissenschaften und Disciplinen: Arithmetik, Geometrie, Maß, Kinematik, Statik, Dynamik, Molekular-Physik, Schall, Licht, Wärme, Magnetismus, Elektrizität, Astronomie, angewandte Mechanik, Chemie, Meteorologie, Krystallographie und Biologie.

Um die Bethheiligung der Schweiz an dieser Spezialausstellung zu organisiren, bildete sich ein Komite, in welches berufen wurden die Herren:

Prof. Wartmann in Genf,	Prof. Amsler-Laffon, Schaffhausen,
„ Colladon „ „	Ed. Hagggenbach-Bischof in Basel,
„ Soret „ „	Direktor Dr. Hirsch in Neuenburg,
„ Sarasin „ „	Dr. Fr. M. Forel in Morges,
	Prof. Albert Mousson in Zürich.

An die Auslagen, welche mit der Organisation der Bethheiligung verbunden sind, wurde ein Beitrag aus der Bundeskasse geleistet

und dem Komite Portofreiheit im Innern der Schweiz für seine auf diese Ausstellung bezüglichen Korrespondenzen gewährt.

Schweizerische landwirthschaftliche Ausstellung in Freiburg. Die landwirthschaftlichen Hauptvereine der deutschen und romanischen Schweiz haben sich im Jahr 1870 behufs Regulirung der allgemein schweizerischen landwirthschaftlichen Ausstellungen unter Mitwirkung des eidg. Departements des Innern, zu dessen Geschäftskreis damals das Ausstellungswesen gehörte, über Vorschriften geeinigt, die wir hier folgen lassen, weil sie bisher noch nicht publizirt worden sind.

„Art. 1. Die vom Bunde unterstützten allgemein schweizerischen landwirthschaftlichen Ausstellungen finden je von 4 zu 4 Jahren statt.

Art. 2. Diese Ausstellungen werden abwechselnd in der romanischen, mittlern und östlichen Schweiz abgehalten.

Art. 3. Es findet bei denselben ein entsprechender Wechsel im Konkurse von landwirthschaftlichen Nuzthieren (Pferde, Rinder, Kleinvieh) mit demjenigen von landwirthschaftlichen Maschinen, Geräthen und Produkten statt.

Es steht jedoch den Hauptvereinen frei, den Konkurs nach Gutdünken über alle landwirthschaftlichen Gebiete zu erstrecken.

Art. 4. Die Genehmigung des Ausstellungsortes sowie des Programmes und der Wahl des Preisgerichtes ist Sache der Verständigung der beiden Hauptvereine, die fernere Organisation, Ausführung und Liquidation dagegen Sache desjenigen Vereines, der die Ausstellung übernommen hat. Zu diesem Zwecke werden demselben die Bundes-, Kantonal- und allfälligen weiteren Beiträge unter den im Programm festgesetzten Bedingungen überlassen.

Das vereinbarte Programm ist dem schweizerischen Departemente des Innern (jetzt dem Handelsdepartement, in dessen Geschäftskreis das Ausstellungswesen gehört) zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 5. Die erste nach diesem Normativ abzuhaltende allgemein schweizerische Ausstellung soll im Jahre 1873 in der Ostschweiz stattfinden und sich auf landwirthschaftliche Nuzthiere beziehen.

Art. 6. Vom Jahr 1870 an werden allgemeine landwirthschaftliche Fachausstellungen (kantonale oder interkantonale) denjenigen Vereinen zur Last fallen, welche solche organisiren. Es ist jedoch den betreffenden Vereinen zur Pflicht gemacht, in den Jahren, in welchen allgemein schweizerische Ausstellungen stattfinden, keine größern interkantonalen Ausstellungen zu veranstalten.“

Die erste allgemein schweizerische landwirthschaftliche Ausstellung fand vom 5. bis 14. Oktober 1873 in Weinfeldern statt.

Nach dem festgesetzten Turnus soll nun die zweite Ausstellung in der romanischen Schweiz und laut von den beiden genannten Vereinen unter Mitwirkung des Handelsdepartements festgesetztem Programm vom 18. bis 25. September 1877 in Freiburg stattfinden.

In Genehmigung unseres Antrages haben Sie in's Budget pro 1877 einen Betrag von Fr. 50,000 an diese Ausstellung aufgenommen, welcher für Prämien zu verwenden ist. Der Beitrag an die Ausstellung in Weinfeldern betrug Fr. 43,000 (Fr. 35,000 und Nachtragskredit Fr. 8,000).

Der größere Beitrag für die nächste Ausstellung ist dadurch begründet, daß außer Rindvieh noch Pferde, Schafe und Schweine ausgestellt werden. (Weitere Ausführung v. B.-Bl. vom Jahr 1876 IV. S. 499 ff.)

Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine
Geschäftsführung im Jahre 1876.

Geschäftskreis des Militärdepartements.

Einleitung.

Die im Jahre 1875 begonnene Durchführung der neuen Militärorganisation wurde im Berichtsjahr fortgesetzt und durch eine Reihe gesetzgeberischer und administrativer Erlasse, welche wir weiter unten aufführen werden, um ein Bedeutendes gefördert.

Man darf nicht vergessen, daß eine auf ganz neuen Grundlagen aufgebaute Heeresorganisation sehr viele Vollziehungsvorschriften erfordert, welche bestimmt sind, eigentliche Mißverhältnisse auszumerzen und überhaupt alte eingelebte Verhältnisse durch neue zu ersetzen, deren Zweckmäßigkeit noch nicht zu Jedermanns Ueberzeugung gelangt ist.

Dieser Umstand mag manchem voreiligen mißbilligenden Urtheile über die Neuerungen rufen, darf aber nicht davon abschrecken, das einmal als richtig und nützlich Erkannte in den Gesamtorganismus einzuführen.

Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1876.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1877
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	17
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.04.1877
Date	
Data	
Seite	165-261
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 523

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.