

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 22

Anhang: Beilage zu Nr. 22
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bericht

des

schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung.

Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handelsdepartements.

(Fortsetzung der Beilage zu No. 21.)

Finanzausweise.

Es wurden die Finanzausweise für folgende Unternehmungen anerkannt:

- 1) Lausanne-Ouchy (Baukostenvoranschlag: Fr. 2,267,868).
- 2) Interlaken-Bönigen (Fr. 550,000, ohne Betriebsmaterial).
- 3) Winterthur-Singen-Kreuzlingen, definitive Genehmigung des im vorhergehenden Jahre bedingungsweise abgenommenen Ausweises (Fr. 12,000,000).
- 4) Winkeln-Herisau-Appenzell (Fr. 3,000,000).
- 5) Tössthalbahn, Winterthur-Bauma-Wald (Fr. 5,595,768).
- 6) Lyss-Fräschelz, Section der Broyethalbahn (Fr. 1,980,000).
- 7) Linksufrige Zürichseebahn, Zürich-Ziegelbrücke (Fr. 18,484,000).
- 8) Rigikaltbad-Rigischeidegg, der Regina Montium gehörend, (Fr. 1,450,000).
- 9) Palézieux-Fräschelz, Section der Broyethalbahn (Fr. 7,900,000, ohne Betriebsmaterial).
- 10) Freiburg-Payerne-Yverdon, Transversalbahn (Fr. 8,417,000, ohne Betriebsmaterial).
- 11) Gäubahn, Lyss-Solothurn-Olten (Fr. 14,647,500, ohne Betriebsmaterial).
- 12) Langenthal-Wauwyl (Fr. 8,293,000, ohne Betriebsmaterial).
- 13) Uetlibergbahn (Fr. 1,498,500).
- 14) Rorschach-Heiden (Fr. 2,200,000).
- 15) Ziegelbrücke-Näfels (Fr. 870,000).
- 16) Effretikon-Wetzikon-Hinweil (Fr. 3,475,000).

Statutengenehmigungen.

Wir ertheilten die Genehmigung:

- 1) den Statuten der Gesellschaft Lausanne-Ouchy.
- 2) „ „ „ „ der Bischofszellerbahn.
- 3) „ „ „ „ „ Tössthalbahn.
- 4) „ „ „ „ „ Schweizerischen Centralbahn.
- 5) einer Abänderung der Statuten der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen.
- 6) einer Abänderung der Statuten der Gesellschaft der Suisse Occidentale.
- 7) den Statuten der Regina Montium.
- 8) „ „ „ Rorschach-Heiden-Bergbahn-Gesellschaft.
- 9) einer Abänderung der Statuten der Gesellschaft der Eisenbahn Jougne-Eclépens.
- 10) den Statuten der Gesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

Expropriationsverfahren.

a. Schätzungscommissionen wurden neu bestellt für folgende Linien:

- 1) Niederglatt-Otelfingen-Baden (2 Cantonsgebiete).
- 2) Die Centralbahn (alte Linien) auf Aargauergebiet.
- 3) Effretikon-Wetzikon-Hinweil.
- 4) Stäfa-Wetzikon.
- 5) Rorschach-Heiden (2 Cantonsgebiete).
- 6) Die Simplonbahn.
- 7) „ Gotthardbahn auf Luzernergebiet.
- 8) „ Gäubahn (2 Cantonsgebiete).
- 9) „ Wasserfallenbahn (2 Cantonsgebiete).
- 10) Langenthal-Wauwyl (2 Cantonsgebiete).
- 11) Winkeln-Herisau-Appenzell (3 Cantonsgebiete).
- 12) Die linksufrige Zürichseebahn auf St. Galler Gebiet.

Ausserdem traf das Bundesgericht 7 Ersatzwahlen und eine Cantonsregierung 1 Ersatzwahl.

b. Das ausserordentliche Expropriationsverfahren wurde in 6 Fällen bewilligt.

c. Bestreitungen der Abtretungspflicht veranlassten 54 Beschlüsse (4 betrafen die Gotthardbahn).

41 Beschlüsse fielen im Sinne der Abweisung, resp. des Nichteintretens aus;

6 Einsprachen wurden gutgeheissen;

7 Beschlüsse hatten eine anderweitige Erledigung der Einsprache, sei es durch Zurückziehung oder durch Anerkennung des Expropriationsbegehrens oder durch einen aus beidem gemischten Vergleich, zum Gegenstande.

Ausserdem wurden 40 das Expropriationsverfahren betreffende Eingaben direct den sie einsendenden Gemeinderäthen zurückgestellt, weil sie offenbar nicht Ein-, sondern Ansprachen oder Wünsche bezüglich Wahrung von öffentlichen Interessen enthielten.

17 Einsprachen waren am Schlusse des Berichtsjahres noch pendent.

d. 11 Gesuchen um Bewilligung zur sofortigen Besitznahme von Expropriationsobjecten (gemäss Art. 46 des eidgen. Expropriationsgesetzes) wurde ohne weiteres Verfahren entsprochen, 3 andern erst, nachdem weitere Erhebungen veranstaltet worden waren.

Alle mit Ausnahme von 4 gingen von der Gotthardbahn aus.

e. Anderweitige Beschlüsse in Expropriationssachen (Beschwerden über Gemeinderäthe betreffend Auflage, resp. Nichtaufgabe von Plänen, Gesuche um Erhöhung von Cautionen, um Bewilligung von Planaufnahmen etc.) wurden 28 gefasst.

Bau-Inhibitionen.

14 von cantonalen Behörden verfügte Bauverbote wurden aufgehoben; in 2 Fällen wurde gleichzeitig von uns ein Verbot erlassen.

11 Bau-Inhibitionen wurden selbständig und direct bei uns nachgesucht; 5 wurden abgewiesen, 2 ganz und 1 theilweise gutgeheissen, 2 in Folge Vergleiches zurückgezogen, 1 von der Baugesellschaft als begründet anerkannt.

Verpfändungen.

Bewilligt wurde die Verpfändung:

- 1) der Tössthalbahn für Fr. 1,900,000;
- 2) der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen für Fr. 5,000,000;
- 3) der Broyethalbahn, von Palézieux bis Fräschelz, für nominell Fr. 4,240,000 reell „ 5,300,000.
- 4) der (Bern-) Langnau-Luzern-Bern für Fr. 10,000,000;
- 5) der Eisenbahn Winkeln-Herisau-Appenzell für Fr. 1,900,000.

Gegen 3 Verpfändungen war Protest erhoben, derselbe jedoch im Verlaufe wieder zurückgezogen worden.

Nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen luden wir die sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen zur Kenntnissgabe der auf ihren Linien haftenden Pfandrechte und Prioritäten ein. Wegen der vielen laufenden Geschäfte des Pfandbuchführers konnte die Eintragung der alten Pfandrechte noch nicht bewerkstelligt werden.

Bahnhoffragen.

Sowohl in technischer als in rechtlicher Beziehung ungemein schwierige Fragen knüpfen sich an die Herstellung, Verlegung oder Vergrösserung von Bahnhöfen, namentlich wo dieselben bestimmt sind, mehreren Bahnunternehmungen gemeinsam zu dienen. Das verflossene Jahr brachte dem Bundesrathe und dem Departemente eine ganze Reihe solcher Aufgaben.

1) In Luzern einen geeigneten, für alle dort einmündenden Bahnen gemeinsamen Bahnhof zu erreichen, war seit längerer Zeit ein Ziel der Regierung von Luzern; auch diejenige von Bern im Interesse der Bern-Luzern-Bahn und die Verwaltung der letztern selbst drangen auf eine Lösung dieser Frage. Als wir daher erfuhren, dass die Direction der Gotthardbahn ihrem Verwaltungsrathe die Frage der Bahnhofanlage in Luzern zur Beschlussfassung vorlegen wolle, empfahlen wir ihr, sich vor definitiver Schlussnahme mit den übrigen beteiligten Bahngesellschaften, sowie mit der Regierung von Luzern in's Benehmen zu setzen. Später suchte die Gotthardbahndirection um Veranstaltung einer Conferenz nach, u. a. um den Grundgedanken ihres Projectes eines gemeinsamen Bahnhofes am rechten Seeufer (an der Halde) zum Gegenstand des Ideenaustausches zu machen.

Bei dieser Conferenz protestiren die Vertreter des Cantons und der Stadt Luzern entschieden gegen die Situierung an der Halde, und wünschten den Bahnhof in die Gegend des jetzigen Centralbahnhöfes, eventuell in den Untergrund placirt zu sehen,

welch' letzterem Platze auch die Bern-Luzern-Bahn den Vortritt gab.

Auf den Antrag der Bahngesellschaften ordnete das Departement eine Expertise über die Frage an, ob der Untergrund nicht genügenden Raum zur Etablierung eines gemeinsamen Bahnhofes biete. Die Experten glaubten die Frage verneinen zu sollen und wiesen in Beantwortung einer fernern Frage auf das Triebischen Moos als den die Interessen aller Beteiligten allein vollständig befriedigenden Platz des Bahnhofes hin.

Seither gewärtigen wir die weiteren Anträge und Vorlagen der Beteiligten.

2) Auf die Vorstellung des Stadtrathes von Winterthur, dass der dortige Bahnhof schon den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr entspreche und einer rationellen Strassen- und Quartieranlage im Wege stehe, und dass die Aufnahme der neuen Linien Winterthur-Singen, Winterthur-Bauma, Winterthur-Waldshut und Winterthur-Zofingen die Uebelstände in's Unerträgliche steigern würde, berief das Departement die beteiligten Eisenbahngesellschaften und Behörden zu einer Konferenz zusammen, deren Resultat die Erklärung der Nordostbahndirection war, Pläne für eine solche Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur, dass alle hier ausmündenden Bahnen Aufnahme finden können und die Strassenverhältnisse möglichst berücksichtigt werden, ausarbeiten und den Interessenten zur Prüfung unterbreiten zu wollen. Während sodann der Stadtrath an den im Herbste vorgelegten Plänen Vieles auszusetzen fand, befriedigten dieselben die andern Gesellschaften bis auf wenige Punkte.

An der Frage über die finanziellen Folgen, namentlich darüber, ob und in welchem Umfange die neuen Bahnen auch für die Geldbeschaffung in Mitleidenschaft gezogen werden können, scheiterte jedoch vorläufig das Werk der Einigung.

3) In Basel will die Centralbahn einen besondern Güter- und Rangirbahnhof auf dem Wolf-Felde erstellen, da der bisherige Bahnhof nicht mehr ausreicht, den Personen- und Güterverkehr zugleich zu vermitteln. Die Behörden von Basel-Stadt verlangen, dass in Verbindung damit die Beseitigung der Uebelstände einiger Niveauübergänge erzielt werden sollte, und haben ihr Augenmerk auf eine andre Lösung der ganzen Frage gerichtet; jedenfalls wünschen sie genügende Zeit zur gründlichen Untersuchung aller Verhältnisse eingeräumt zu erhalten.

Auf der andern Seite verbot die baldige Eröffnung der Bötzbahn und die Nothwendigkeit, für die schon längst vor den Mauern Basels stehende bernische Jurabahn (Delsberg-Basel) den Anschlusspunkt zu bestimmen, eine längere Verschiebung. Wir ertheilten daher im Januar 1875 einem von der Centralbahn vorgelegten Plan über einen provisorischen Rangirbahnhof auf dem Wolf-Felde die Genehmigung, jedoch ohne Präjudiz für die definitive Anlage des neuen Rangir- und Güterbahnhofes, sowie für die Gestaltung des gegenwärtigen Personenbahnhofes und der Wegübergänge, und unter Ansetzung einer Frist, um sich mit der Regierung von Basel-Stadt über jene definitiven Anlagen zu verständigen, widrigenfalls wir nach Anhörung der Beteiligten entscheiden würden.

4) Anlass nehmend von der bevorstehenden Eröffnung der bernischen Jurabahnen und der Bern-Luzern-Bahn, wies die Regierung von Bern auf die Unzulänglichkeit des Bahnhofes in Bern hin und suchte um Veranstaltung einer Konferenz zwischen den Beteiligten nach. Das Departement entsprach dem Begehren und das Directorium der Centralbahn übernahm auf Grund der gewalteten Berathung, Pläne über eine Erweiterung auszuarbeiten, nachdem es mit den übrigen beteiligten Verwaltungen, betreffend den Umfang ihrer Bedürfnisse und ihrer Wünsche über die Anlage und die innern Einrichtungen sich werde in's Vernehmen gesetzt haben.

5) Der von dem Directorium der Schweiz. Centralbahn projectirte Gäubahnhof in Solothurn veranlasste die Behörden von Solothurn zu mehrfachen Begehren, betreffend Gestattung von Wegübergängen, Errichtung von Durchgängen etc. Der Schriftenwechsel führte zu keiner Einigung; eine vom Departement veranstaltete Konferenz dagegen eröffnete neue Gesichtspunkte, so dass den Parteien mit einiger Aussicht auf Erfolg directe Verhandlungen unter einander empfohlen werden konnten.

6) Wegen der dem Bahnhof in Wald zu gebenden Lage hatten sich zwischen der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti und der Tössthalbahn Differenzen erhoben, indem letztere gegen das Project der ersteren als gegen eine Erschwerung des Anschlusses protestirte. Eine Vergleichsverhandlung unter dem Vorsitz des Departements schien die Schwierigkeiten beseitigt zu haben. Es blieb jedoch von einer Seite die vorbehaltene Ratification der

zu Stande gebrachten Uebereinkunft aus. Später indessen einigten sich die beiden Gesellschaften auf ein neues Project.

Verschiedenes.

Cautionen wurden geleistet von der Centralbahn für die Wasserfallenbahn auf basellandschaftlichem Gebiete und von der Suisse Occidentale für die Transversalbahn (Freiburg-Payerne-Yverdon) auf Waadtländergebiet.

Die für die sog. Decretslinien der bernischen Jurabahnen (Biel-Convers, Sonceboz-Dachsfelden) s. Z. geleistete Caution wurde, nachdem die Collaudation befriedigend ausgefallen war, restituirt.

Ausser 8 Concessionsverhandlungen und den vorhin erwähnten 5 Verhandlungen über Bahnhofanlagen fanden unter dem Präsidium des Departementschefs noch 4 anderweitige Conferenzen statt, über die Verhältnisse zwischen der Stadt Bern und der Centralbahn bezüglich des Wylerfeldes, über das Programm für die Statistik, die Fahrordnung des Jura Industriel und die Stellung der beteiligten Cantonsregierungen zu den Eisenbahnprojecten Bern-Neuenburg.

C. Technische Controie.

Bahnbau.

Im Laufe des Jahres 1874 waren folgende Bahnlilien in Ausführung begriffen:

1. Wädensweil-Einsiedeln.
2. Broyethalbahn (Palézieux-Lyss).
3. Bern-Luzernbahn.
4. Bötzbahn.
5. Rigibahn Kaltbad-Scheidegg.
6. Emmenthalbahn (Solothurn-Burgdorf).
7. Tössthalbahn (Winterthur-Bauma).
8. Winterthur-Koblentz.
9. Bernische Jurabahnen (Linien Biel-Convers, Sonceboz-Tavannes, Delsberg-Pruntrut und Delsberg-Basel).
10. Uetlibergbahn.
11. Linksufrige Zürichseebahn.
12. Arther-Rigibahn.
13. Bödelibahn (Strecke Interlaken-Bönigen).
14. Aarg. Südbahn (Strecke Rapperswil-Wohlen-Muri).
15. Rorschach-Heiden
16. Lausanne-Ouchy.
17. Winkeln-Herisau-Appenzell (bis Waldstatt).
18. Wald-Rüti.
19. Transversalbahn (Fribourg-Payerne-Yverdon).
20. Winterthur-Singen-Kreuzlingen.
21. Bischofszellerbahn (Sulgen-Gossau).
22. Langenthal-Wauwyl (Tunnel bei Ebersecken).
23. Wasserfallenbahn (der grosse Tunnel mit Voreinschnitten).

An den 9 letzten dieser Bahnen wurden die Bauarbeiten erst im Laufe des Jahres begonnen, während sie bei den übrigen schon kürzere oder längere Zeit im Gange waren.

Der concessionsgemässe Termin für den Baubeginn wurde von sämtlichen Bahnverwaltungen eingehalten.

Behufs Constaturung der rechtzeitigen Inangriffnahme der Erdarbeiten fand jeweilen eine technische Expertise statt und zwar ausser den genannten Bahnen auch für die Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, an welcher die Arbeiten erst gegen Ende December begannen, wesshalb sie in obigem Verzeichniss nicht figurirt.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden die Linien: Biel-Convers und Sonceboz-Tavannes der bernischen Jurabahnen (49,26 Kilometer), die Strecke Chéseaux-Echallens (6,85 Kilometer), das Stück Rapperswil-Wohlen der aargauischen Südbahn (19,14 Kilometer), die Section Interlaken-Bönigen der Bödelibahn (3,9 Kilometer), und

das Theilstück Kaltbad-Unterstätten der Rigibahn Kaltbad-Scheidegg (circa 3 Kilometer lang), für deren Eröffnung wir auf Grund der bezüglichen Berichte des Eisenbahn- und Handelsdepartements nach erfolgter Untersuchung und Erprobung gemäss Art. 17 des Eisenbahngesetzes die Bewilligung ertheilten.

Der officiellen Collaudation dieser Bahnlilien vorgängig wurde jeweilen durch einen Controlingenieur im Beisein eines Ingenieurs der Bahnunternehmung eine Voruntersuchung vorgenommen, bei welcher auch den beteiligten Cantonsregierungen Gelegenheit gegeben wurde, sich vertreten zu lassen.

Erst nach Anhörung des hierüber erstatteten Berichts ordnete das Departement die eigentliche Collaudation an, zu deren Vornahme wir jeweilen die beiden Inspectoren bezeich-

neten und bei welcher sich auch Vertreter der betreffenden Bahngesellschaft und der von der Bahn berührten Cantone theiligten.

Eine Begehung der im Bau begriffenen Bern-Luzernbahn durch einen Controllingenieur ergab mehrfache Abweichungen von den genehmigten Bauplänen bei der Bauausführung.

Die Bahnverwaltung wurde über diese Modificationen, von welchen uns keine Kenntniss gegeben worden war, zur Verantwortung eingeladen mit der Aufforderung, für dieselben neue Pläne vorzulegen.

Plangenehmigungen.

Die Prüfung der zur Genehmigung eingelangten Baupläne absorbirte bei der ausserordentlichen Zahl im Bau begriffener Bahnen einen grossen Theil der Thätigkeit des technischen Inspectorats. Es mussten nicht weniger als 109 verschiedene Vorlagen, die zusammen 713 Pläne (die Doppel nicht gerechnet) umfassen, untersucht und zur Gutheissung vorbereitet werden.

Zu den Plänen für Neubauten kamen dieses Jahr noch solche für Modificationen aller Art, insbesondere für Bahnhof- und Stationserweiterungen, welche die Bahngesellschaften in Abweichungen von den ursprünglich genehmigten Plänen entweder von sich aus oder auf Anregung von Behörden, Gemeinden etc. vornahmen.

Die von uns genehmigten Pläne vertheilen sich auf die verschiedenen Bahnlinien wie folgt:

- 1) **Bern-Luzernbahn:**
Detailpläne für Brücken, Normalien für Durchlässe, Oberbau und Hochbauten:
27 Pläne in 3 Vorlagen.
- 2) **Bötzbahn:**
Detailpläne über Strassenübergänge und Wegcorrectionen:
4 Stück in 3 Vorlagen.
- 3) **Emmenthalbahn:**
Sämmtliche reglementarischen Pläne; ausserdem Situationsplan und Längenprofil für die Verlegung der Industriebahn Derendingen-Biberist:
28 Pläne in 7 Vorlagen.
- 4) **Tössthalbahn:**
Catasterpläne und Längenprofile für die Strecke Oberwinterthur-Seen, Normalien der Hochbauten, Specialpläne für Wegübergänge:
34 Stück in 2 Vorlagen.
- 5) **Winterthur-Coblentz:**
Catasterpläne und Längenprofile der Strecke Bülach-Weiach und Gemeinde Coblentz nebst einigen Specialplänen:
9 Stück in 2 Genehmigungen.
- 6) **Bernische Jurabahnen:**
 - a) Linie Delsberg-Basel: Catasterpläne und Längenprofile, Detailpläne für Strassen correctionen und Brücken, Normalien für Durchlässe und für die Hochbauten;
 - b) Linie Delsberg-Pruntrut: Catasterpläne und Längenprofile:
zusammen 43 Pläne in 4 Vorlagen.
- 7) **Lausanne-Echallens:**
Catasterplan und Längenprofil der Strecke auf dem Gebiet der Gemeinde Etagnières, Situationsplan der Station Echallens:
3 Pläne in 2 Vorlagen.
- 8) **Uetlibergbahn:**
Einige Catasterpläne und Längenprofile, Normal- und Detailpläne der Brücken und Durchlässe, des Oberbaues etc.:
11 Pläne in 2 Genehmigungen.
- 9) **Linksufrige Zürichseebahn:**
Catasterpläne und Längenprofile für die ganze Linie nebst einer Variante (Käpfnach-Horgen), Specialpläne der Linthbrücken, des provisorischen Aufnahmsgebäudes Enge und einige Strassen correctionen:
35 Pläne in 7 Genehmigungen.
- 10) **Arther Rigibahn:**
Situationsplan und Längenprofil der ganzen Linie nebst Querprofilen:
11 Stück in 2 Genehmigungen.
- 11) **Bödelibahn:**
Specialpläne über Brücken und Strassenübergänge, Situationsplan und Längenprofil der Strecke Interlaken-Bönigen:
10 Pläne.

- 12) **Rorschach-Heiden:**
Sämmtliche vorgeschriebene Pläne:
10 Stück in 3 Genehmigungen.
 - 13) **Lausanne-Ouchy:**
Specialpläne der Kunstbauten, Normalquerprofile:
7 Stück in 3 Vorlagen.
 - 14) **Winkeln-Herisau-Appenzell:**
Sämmtliche vorschriftsgemässe Pläne für die Strecke auf Appenzellergebiet bis Waldstatt:
30 Stück in 6 Vorlagen.
 - 15) **Wald-Rüti:**
Catasterplan und Längenprofil für die Strecke Pilgersteg bis No. 52, Specialpläne für Kunstbauten etc., Normalien für den Oberbau:
8 Stück.
 - 16) **Transversalbahn (Fribourg-Payerne-Yverdon):**
Catasterpläne und Längenprofile für die Strecke Fribourg-Payerne-Cheyres, Specialpläne über Brücken und Wegcorrectionen, Oberbaunormalien:
75 Stück in 5 Vorlagen.
 - 17) **Winterthur-Singen-Kreuzlingen:**
Catasterplan und Längenprofil für die Strecke Etzweilen-Schweizergrenze, Specialpläne für die Wegübergänge und Strassen correctionen auf der ganzen Linie, für die Rheinbrücke bei Hemmishofen und den Thurviaduct bei Ossingen, Situationspläne der Stationsanlagen, Normalpläne für den Unterbau, Hochbauten etc.:
189 Stück in 15 Genehmigungen.
 - 18) **Bischofszellerbahn:**
Sämmtliche reglementarische Pläne mit Ausnahme derjenigen für die Station Gossau:
124 Stück in 8 Genehmigungen.
 - 19) **Gäubahn:**
Catasterpläne und Längenprofile für die Strecke Zuchwyl-Niederbipp, Detailpläne für 3 Brücken:
15 Stück in 3 Vorlagen.
 - 20) **Langenthal-Wauwyl:**
Catasterplan und Längenprofil für den Bau des Tunnels bei Eberseecken mit Voreinschnitten:
2 Pläne.
 - 21) **Wasserfallenbahn:**
Catasterplan und Längenprofil für den grossen Tunnel mit Voreinschnitten nebst Tunnelprofilen:
7 Pläne.
 - 22) **Effretikon-Wetzikon-Hinweil:**
Catasterpläne und Längenprofile, Normalpläne für Brücken, Durchlässe, Oberbau etc.:
29 Pläne.
 - 23) **Stationserweiterungen etc.:**
Es betrifft dies folgende Stationen: Winkeln, La Plaine, Herzogenbuchsee, Pratteln, Münsingen, Hindelbank, Aarburg, Rüti, Henggart, Brugg, Convers, Chaux-de-Fonds, Bümplitz, Rapperswil, Nebikon, Grandvaux, Lyss und die Bahnhöfe in Genf und Thun:
34 Pläne in 21 Genehmigungen.
Behufs einer Geleiserverbindung des Eisenwerkes Roy & Comp. in Vivis wurden die Pläne für einige dahierige Abänderungen im dortigen Bahnhof vorgelegt (3 Stück).
 - 24) **Schweizerische Nordostbahn:**
Normalpläne für Nebenlinien über Dohlen, Durchlässe, Brücken, Schienen, Befestigungsmittel, Hochbauten etc.:
22 Stück.
 - 25) **Schweizerische Centralbahn:**
Normalvorschriften für die Projectirung und Ausführung von Ober- und Unterbau der Gäubahn, Wasserfallenbahn, Langenthal-Wauwyl und Solothurn-Schönbühl:
34 Pläne.
- Bei der Mehrzahl der Planvorlagen wurden von Gemeinden und Cantonsregierungen nach erfolgter Einladung zur Vernehmung mehr oder weniger weitgehende Begehren gestellt. Wo dies angezeigt erschien, gab das Departement den betreffenden Bahngesellschaften Gelegenheit, ihre Gegenbemerkungen geltend zu machen, was in einigen Fällen zur Folge hatte, dass dieselben die vorgelegten Pläne zurückzogen und durch andere, den gestellten Forderungen entsprechende ersetzten. Reclamationen, die an der Hand der Pläne und übrigen Acten nicht gehörig beurtheilt werden konnten, machten jeweilen einen Augenschein an Ort und Stelle nothwendig, während andere Anstände auf dem Wege eines gütlichen Vergleichs erledigt wurden.
- Nicht selten machten sowohl Regierungen als Gemeinden und Privaten, namentlich bei Strassen correctionen und Weg-

übergängen, Forderungen geltend, die über das Maass dessen, was man billigerweise einer Bahngesellschaft zumuthen kann, hinausgingen, so in Betreff der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, der Breite der zu corrigirenden Strassen etc.

Bei der Erledigung solcher Anstände gingen wir jeweilen von der Ansicht aus, dass die Bahnverwaltungen nur verpflichtet werden können, die bisherigen Verhältnisse der streitigen Bauobjecte (Strassen, Bäche etc.) zu berücksichtigen. Eine ziemlich bedeutende Anzahl von Beschlüssen wurde durch selbstständige Petitionen von Gemeindebehörden um Errichtung weiterer, durch die Baugesellschaften nicht vorgesehener Stationen, um andere Situirung der projectirten Bahnhöfe, um Herstellung oder Abänderung von Weg- und Wasserdurchlässen etc. veranlasst.

Expertisen.

Ausser denjenigen Expertisen, welche behufs Beurtheilung der bei Vorlagen gestellten Begehren nöthig wurden, fanden in verschiedenen Angelegenheiten noch folgende technische Untersuchungen an Ort und Stelle statt:

Wenn bei Eisenbahnunfällen die Vornahme eines Augenscheines angezeigt erschien, so wurde sofort ein Controlingenieur abgeordnet, welcher über das Resultat seiner Erhebungen einen schriftlichen Bericht abzugeben hatte.

In einzelnen Fällen sah sich das Departement auf Grund dieser Expertisen veranlasst, auf Verhütung weiterer Unfälle abzielende Vorkehrungen anzuordnen; so bei einem Todesfall auf der Centralbahn in Holderbank, wo die Bahnverwaltung zur Beseitigung eines gefährlichen Wegüberganges angehalten, und bei den Entgleisungen auf der Suisse occidentale in Flamatt und Didingen, wo die Beschaffung besser construirter Locomotiven empfohlen wurde.

Weitere Expertisen sind folgende:

- Begehung der Linie Biel-Neuenstadt wegen Abrutschungen;
- Untersuchung betreffend die Wasserverheerungen in Vitznau (Rigibahn);
- Untersuchung der Locomotiven der Ligne d'Italie,
- Untersuchung betreffend Rollbahngerüste auf der Linie Winterthur-Koblentz;
- Augenschein betreffend Stationsanlage bei Freienbach (linksufrige Zürichseebahn);
- Augenschein in Solothurn wegen Wegübergängen beim Bahnhof;
- Augenschein betreffend Vergrösserung des badischen Bahnhofes in Basel;
- Expertise betreffend Wegverhältnisse in Welsikon (Winterthur-Singen-Kreuzlingen);
- Augenschein wegen Verlegung der Rigibahn bei Kaltbad;
- Untersuchung betreffend Manövriendienst auf der Station Zollikofen;
- Augenschein in Winterthur betreffend Wegübergänge im dortigen Bahnhof;
- Localbesichtigung in Kreuzlingen betreffend Beschwerde über willkürliche Planänderung.

Controle der bestehenden Bahnen und des Betriebsmaterials derselben.

Die bestehenden Bahnen wurden auch im Berichtsjahre behufs Beaufsichtigung des baulichen Zustandes derselben begangen.

Ueber das Ergebniss ihrer Erhebungen hatten die Controlingenieure jeweilen dem technischen Inspector einen schriftlichen Rapport einzureichen.

Diese Controle konnte indessen nicht in gewünschter Weise geübt werden, weil die Thätigkeit der Controlingenieure, von welchen im Laufe des Jahres zwei austraten, die nur mit Zeitverlust durch andere ersetzt werden konnten, allzusehr anderweitig in Anspruch genommen werden musste und das Personal derselben überhaupt nicht ausreichte.

Indessen wurde durch diese Controle doch so viel erreicht, dass die Bahngesellschaften sich bestrebten, ihre Linien besser zu beaufsichtigen und etwaige Mängel zu beseitigen (Auswechseln schadhafter Schienen etc.), so namentlich in einigen Bahnhöfen, wo ein Umlagen der Geleise stattfand.

Die im letztjährigen Berichte erwähnte Statistik des Betriebsmaterials der schweiz. Bahnen wurde zum Abschluss gebracht und veröffentlicht.

Sie umfasst 21 Tabellen, deren vollständiges Inhaltsverzeichnis folgendes ist:

- 1) Hauptverhältnisse der Locomotiven und Tender.
- 2) Tarifrte Maximalleistungen der Locomotiven bei verschiedenen Steigungen und Fahrgeschwindigkeiten, mit Angabe der zurückgelegten Kilometer und des Durchschnittsconsums pro Kilometer.
- 3) Graphische Darstellung der von Locomotiven gezogenen Lasten.
(Diese Tabelle dient speciell zur Berechnung der relativen Betriebskosten auf variablen Steigungen.)
- 4) Hauptverhältnisse der Personenwagen.
- 5) " " Gepäckwagen.
- 6) " " gedeckten Güterwagen.
- 7) " " offenen Güterwagen.
- 8) " " Plattformwagen.

Diese Statistik wurde an die verschiedenen Bahngesellschaften verkauft.

Da der Bestand des Betriebsmaterials sich fortwährend verändert, so müssen die jeweiligen Modificationen und Ergänzungen Jahr für Jahr nachgetragen werden.

Das Supplement für das Jahr 1874 konnte indessen noch nicht ausgegeben werden, weil die Nordostbahngesellschaft im Begriffe ist, eine andere Numerirung ihrer Wagen durchzuführen, welche Aenderung in den betreffenden Tabellen berücksichtigt werden muss.

Die Prüfung und Revision der Dampfkessel nahm das technische Personal weit mehr in Anspruch als voriges Jahr. Die Kesselproben wurden dem technischen Inspectorat von den Bahnverwaltungen jeweilen rechtzeitig zur Kenntniss gebracht, so dass jedes Mal ein Controlingenieur abgeordnet werden konnte.

Die Zahl der im Beisein einer solchen vorgenommenen Kesselproben beläuft sich auf 37 gegenüber 6 im vorigen Jahr.

Dieselben vertheilen sich auf die Bahngesellschaften wie folgt:

Nordostbahn	8
Suisse occidentale	7
Schweizerische Centralbahn	13
Vereinigte Schweizerbahnen	3
Jura-Bernbahn	1
Jura Industriel	2
Rigibahn	3

Da die in unserm letzten Geschäftsbericht erwähnten Vorschriften für die amtliche Prüfung der Locomotivkessel noch nicht in Kraft getreten sind, so fanden obige Prüfungen in der Regel nach den bisherigen Reglementen der verschiedenen Bahngesellschaften statt.

Normalien und andere technische Vorschriften.

Zu den im Jahr 1873 ausgegebenen Plan-Schematen sind vier neue gekommen, nämlich ein Situationsplan, zwei Längenprofile und Querprofile für die Vorlagen behufs Bauausführung; ein weiteres Blatt (Specialplan) ist druckbereit.

Von den im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verordnungen behufs Erzielung einer zweckmässigen Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen haben wir nach Einholung der Ansichten der verschiedenen Bahngesellschaften über den bezüglichen Entwurf des technischen Inspectorats unterm 7. September eine „Signalordnung für die schweizerischen Hauptbahnen“ erlassen, die mit dem 12. März 1875 in Kraft treten sollte, welcher Termin aber auf Ansuchen der Bahngesellschaften, die mit den nöthigen Einrichtungen und Neubeschaffungen nicht rechtzeitig fertig zu werden erklärten, bis zum 1. April verlängert wurde. Zu dieser Verordnung, deren Zeitgemässheit und Zweckmässigkeit keines weitem Nachweises bedarf, arbeitete das technische Inspectorat eine graphische Beilage aus, welche in Farbendruck die einzelnen vorgeschriebenen Signale mit möglichster Deutlichkeit darstellt, ein Hilfsmittel, das sich namentlich für die Hand der Bahnwärter etc. eignet. Diese graphische Darstellung ist denn auch bereits von sämtlichen Bahngesellschaften, mit Ausnahme der Gotthardbahn, angeschafft worden.

Verschiedenes.

Auf Anregung unseres Postdepartements wurde vom technischen Inspectorat ein Distanzanzeiger für sämtliche schweizerischen sowie die auf Schweizergelände liegenden Strecken fremder Bahnen ausgearbeitet und ausgegeben. Wie auf demselben bemerkt, sind bei einigen Linien die Angaben nicht ganz genau, weil keine zuverlässigen Längenprofile zur Verfügung standen.

Diese Ungenauigkeiten sollen bei einer spätern revidirten Ausgabe corrigirt werden.

Ausserdem ist eine besondere Distanzencarte in Arbeit, die nächstens ebenfalls veröffentlicht werden kann.

Auf den Wunsch des nämlichen Departements wird bei der Inbetriebsetzung neuer eidgenössischer Bahnpostwagen jeweilen ein Controllingenieur abgeordnet, um die Probefahrt mitzumachen.

Ferner wurde auf dem Bureau des technischen Inspectorats ein Postwagen mit automatischer Fangvorrichtung für Briefsäcke entworfen.

Weitere Planstudien bezogen sich auf eine verbesserte Aufhängung und Abänderung der Tender-Kuppelung an den Maschinen der westschweizerischen Bahnen, Serien III und IV, und auf den Entwurf eines zweistöckigen Personenwagens von 60 Sitzplätzen.

Auf Grund des daherigen Projectes ist seither von mehreren Bahngesellschaften die Anschaffung solcher Wagen in Aussicht genommen worden und einige werden noch im Laufe dieses Jahres in Betrieb gesetzt werden.

Für die Erweiterung der Bahnhöfe in Bern und Winterthur arbeitete das technische Inspectorat Projecte aus, die durch Autographie vervielfältigt und als Grundlage zu weitem Verhandlungen sowohl den interessirten Bahngesellschaften als auch der betreffenden Cantonsregierung mitgetheilt wurden.

D. Administrative Controle.

Tarifwesen.

Die bei Prüfung resp. Genehmigung neuer Tarife uns leitenden Grundsätze legten wir im Geschäftsberichte für das Jahr 1873 dar. Zur Revision und Genehmigung gelangten im Berichtsjahre:

1. Neue Tarife		
neuer Bahnen	16	
alter „	25	41
2. Nachträge zu Tarifen		42
3. Specialtarife		29
4. Camionnagetarife		5
5. Anzeigen über Rückvergütungen und Frachtermässigungen		32

Die grosse Zahl des Nachtragstarife wurde hervorgerufen durch die den deutschen Eisenbahnen bewilligten provisorischen Taxerhöhungen. Da die Abtheilung des administrativen Inspectorates unseres Eisenbahndepartementes während des ganzen Jahres nur aus dem Inspector und einem Hilfsarbeiter bestand, war es nicht anders möglich, als dass die sich stets erweiternden laufenden Geschäfte der Vollendung der Revision sämtlicher alten Tarife hindernd in den Weg treten mussten und das Werk seinen Abschluss innert den Rahmen des Berichtsjahres nicht finden konnte. Dem Jahre 1875 bleibt hauptsächlich noch die Durchsicht der Tarife der schweizerischen Westbahnen vorbehalten.

Die grosse und brennende Frage der Gütertarifumgestaltung in Deutschland, deren Entwicklung insbesondere die Bahnverwaltungen der deutschen Schweiz mit Spannung verfolgen, hat im Jahre 1874 keine reellen Fortschritte gemacht. Die in Folge aussergewöhnlich geringer Erträge des Jahres 1873 vom Bundesrathe des deutschen Reiches am 11. Juni 1875 bewilligte vorläufige Erhöhung der Gütertarife um durchschnittlich 20% wurde zwar abhängig gemacht von der Zustimmung zu dem in einer Denkschrift des Reichseisenbahnamtes vorgechlagenen neuen Tarifsystem (sog. Braunschweigersystem) und es sollte dasselbe spätestens auf 1. Januar 1875 zur Ausführung gelangen. Allein der Handelsstand sowohl als die Vertreter der Privateisenbahnen erhoben sich gegen das System, und ihre vereinigte Opposition wusste einen Beschluss des Bundesrathes zu provociren, wonach eine Entscheidung über die Tarifreform zur Zeit nicht thunlich, vielmehr eine weitere Erörterung der Angelegenheit und eine Verlängerung des Interimstikums erforderlich erscheine. Des Fernern wurde der Reichskanzler ersucht, nach vorgängiger Vernehmung von Sachverständigen aus den Kreisen des Handelsstandes, der Industrie, der Landwirthschaft und der Eisenbahnverwaltungen neue Vorschläge für die Einführung eines den Absichten der Reichsverfassung entsprechenden einheitlichen Frachttarifsystems vorzulegen, wobei davon auszugehen sei, dass der Beibehaltung und weiteren Ausdehnung des sog. natürlichen oder Wagenraumsystems (wie es im Grossherzogthum Baden und in Elsass-Lothringen angewendet wird) neben einem andern Systeme nichts entgegenstehe.

Durch die wiederholte Verschiebung eines definitiven Entschlusses fühlen sich auch die schweizerischen Verwaltungen zum Zuwarten mit ihrer beabsichtigten Tarifreformation verurtheilt, und wenn dieses Abwarten zur endlichen Folge hat,

dass in ganz Mitteleuropa ein einheitliches Tarifsystern zur Anwendung gelangt, basirt auf Klarheit, Einfachheit, leichte Anwendbarkeit und Billigkeit, so darf es wohl ein gerechtfertigtes geheissen werden.

Unser letzter Bericht erwähnte eine Erörterung mit der k. italienischen Regierung betreffend den Verkehr zwischen Genua und der Schweiz via Montcenis. Wir glauben der nachbarlichen Regierung den Nachweis geleistet zu haben, dass die schweizerischen Behörden seit der Eröffnung der Montcenisbahn nichts unterlassen haben, um das Aufblühen des Verkehrs auf derselben zu fördern. Selbstverständlich wird dies Bestreben andauern, wenn auch die den Bundesbehörden zustehenden Competenzen nicht so weit reichen, um einen directen Verkehr zwischen den betheiligten italienischen, französischen und schweizerischen Bahnverwaltungen unter allen Umständen herbeizuführen. Mit Befriedigung können wir übrigens melden, dass bezügliche Verhandlungen, von schweizerischer Seite angeregt, wieder aufgenommen worden sind.

Als das Eisenbahndepartement Kunde erhielt vom Erlass eines Gesetzes durch die k. italienischen Kammern, wonach mit den Frachtsätzen der Eisenbahntarife ein Steuerzuschlag erhoben werden müsse von 3% der Transportgebühren für Eilgüter und der Werthversicherungsprämien, sowie von 2% für gewöhnliche Fracht, glaubte es Schritte thun zu sollen, damit die Steuer ausschliesslich vom Empfänger in Italien erhoben werde, möge das Gut frankirt sein oder nicht. Damit wäre verhindert worden, dass die Bewohner der Schweiz zur Entrichtung von italienischen Steuern herangezogen würden. Das Departement gab sich um so eher der Erwartung hin, dass seinem Wunsche entsprochen werde, als vor einiger Zeit ein ähnliches, den französischen Gesellschaften gegenüber gestelltes Begehren ohne Weiteres als begründet erfunden und ihm Folge gegeben wurde. Leider hat das Departement bis zum Schlusse des Jahres 1874 sein Ziel nicht zu erreichen vermocht, und werden wir uns mit der Angelegenheit weiter zu befassen genöthigt sein.

Dem Bundesbeschlusse, der uns einlud dahin zu wirken, dass die Bahnverwaltungen verpflichtet werden, bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, für den Transport von Getreide, Mehl und Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen möglichst niedrigen Tarif zu gestatten, haben wir nach Möglichkeit zu entsprechen getrachtet. Wir setzten uns mit den Gesellschaften in Verbindung und luden sie zu bezüglichen Vorschlägen ein. Reichliche Ernten verhinderten glücklicherweise das Eintreffen der Voraussetzungen des Beschlusses. Hinsichtlich des Transportes von Getreide haben die Bahnverwaltungen den Nachweis geliefert, dass ihre Taxen schon zu gewöhnlichen Zeiten sehr niedrig gehalten sind (für die ersten 20 Stunden 11.5, für weitere 20 Stunden 5.2, für mehr als 40 Stunden 2.8 Rappen per Tonne und Kilometer) und dass eine Reduction derselben bis auf den Betrag der Selbstkosten gar keinen Einfluss auf den Brodpreis auszuüben vermöchte. Wir gedenken daher dem Postulate weitere Folge nicht zu geben, bis der Eintritt von Nothständen wirklich vorauszusehen ist, in welchem Falle dann nicht bloss die Frage der Bahntaxen, sondern auch des Eingangszolles für die wichtigsten Lebensmittel in's Auge zu fassen sein wird.

Die für gewisse Speditionen von den betheiligten Verwaltungen bewilligten Rückvergütungen (Refaction) haben unser Eisenbahndepartement wiederholt beschäftigt. Es glaubte, die Gesellschaften zur Publication solcher Frachtnachlässe anhalten zu müssen, in Betracht ziehend, dass nach Art. 35 des Eisenbahngesetzes Niemandem ein Vorzug in irgend welcher Form eingeräumt werden darf, der nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet wird. So lange nun die Einzelnen gewährten Benefizien Geheimniss bleiben, ist es den übrigen Frachtaufgebern unmöglich, sie ebenfalls zu beanspruchen, obschon sie sich möglicherweise in den gleichen Umständen befinden, wie die Begünstigten. Die Gesellschaften schreiben der projectirten Massregel des Departements eine ausserordentliche Tragweite bei, ja sie erachteten sie nahezu als gleichbedeutend mit einem gänzlichen Verbot der Rückvergütungen. Indem sie in erster Linie die Competenz der Bundesbehörden zu einer solchen Verfügung bemängelten, hoben sie in materieller Beziehung hervor, dass der ohnedies schwierige Concurrenzkampf der schweizerischen Eisenbahnen mit den ausländischen dadurch noch härter und den inländischen Gesellschaften empfindlicher Schaden angethan würde. Das Departement hat die Angelegenheit in wiederholte Untersuchung gezogen und bis zum Schlusse des Berichtsjahres eine definitive Vorlage uns nicht gemacht. Wie sich Deutschland und Oesterreich z. B. zur Frage der Rückvergütungen, beziehungsweise zur Publication von Vergünstigungen dieser oder jener Art, stellen, mögen folgende zwei Thatsachen illustriren: Die

Berlin-Anhalt-Bahn hat im preussischen Verbands beantragt, dass mit keiner Gesellschaft ein Verband eingegangen werde, welche nicht jede Refactie selbst verweigere und auch ihrerseits mit keiner Eisenbahn, welche Refaction ertheilt, im Verbands bleibe. Das österreichische Handelsministerium erliess im August v. J. ein Circular an die Bahnverwaltungen, in welchem folgende Stelle Platz fand: „Die im directen Verkehr mit einigen ausländischen Verkehrspunkten herrschende Gepflogenheit, für bestimmte Artikel und Relationen allgemein anzuwendende ermässigte Frachtsätze im Instructionswege einzuführen und hievon nur einzelnen Parteien specielle Mittheilung zu geben — steht mit den gesetzlichen Bestimmungen im Widerspruche. Specialtarife sind im Instructionswege nicht mehr oder doch nur in äusserst dringlichen Fällen nach regierungsseitiger Genehmigung und gegen sofortige Publicirung einzuführen — die bereits eingeführten sind aber sogleich zu publiciren oder aufzuheben.“

Das Reglement über die Beförderung von Dürftigen, sowie von Arrestanten liegt beim Departement in Arbeit, nachdem das Material dafür bei den Gesellschaften gesammelt und Vorsorge getroffen worden ist, dass ausländische Bahnen Reciprocität für Taxermässigungen zu Gunsten von Armen halten werden.

Der letzte Geschäftsbericht erwähnt, dass die schweizerische Centralbahngesellschaft, deren Reinertrag wiederholt 10% des Actien Capitals überstieg, auf unsere Veranlassung ihre Taxen einer Revision im Sinne der Ermässigung unterzogen habe. In Kraft getreten sind die auf die Sätze der Normalconcession reducirten Personentaxen, dann die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtsbillets von einem auf zwei Tage. Letztere Massregel wurde auch von den übrigen Verwaltungen successive adoptirt. Bezüglich der Herabsetzung der Gütertaxen ersuchte das Directorium der schweizerischen Centralbahn, unter Verweisung einerseits auf den Umgestaltungsprocess in Deutschland, dem die schweizerischen Bahnen in ihrer Mehrzahl zu folgen haben werden, anderseits auf die Minderung des Reinertrages, hervorgerufen namentlich durch eine bedeutende Erhöhung der Betriebsausgaben, um etwelchen Aufschub, und wir sahen uns nicht bewogen, diesem Wunsche entgegenzutreten.

Die von einer Gesellschaft, welche ihre Linien dem Betrieb erst zu übergeben im Fall war, eingereichten Tarife gaben uns Gelegenheit zur Erklärung, dass wir dem Bezug von Expeditionsgeldern (droits de manutention) überall entgegenzutreten werden, wo nicht Concessionen oder cantonale Verordnungen aus der Zeit vor 1873 dieselben gewährleistet haben.

Transportwesen.

Die Revision des Transportreglementes für den directen schweizerischen Verkehr, gültig vom 15. März 1862 an, wurde verzögert dadurch, dass die Berathung des Gesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen im Berichtsjahre nicht zum Abschluss zu gedeihen vermochte und folglich eine der wichtigsten Unterlagen des Betriebsreglementes fehlte. Die Bahnverwaltungen hatten uns im Laufe des Jahres 1874 den Entwurf zu einem solchen vorgelegt, den wir aber aus dem angeführten Grunde nicht einlässlich zu behandeln im Falle waren. Provisorisch und unter den erforderlichen Reserven genehmigten wir die Transportreglemente für die Linien der Regina montium, der schweizerischen Gesellschaft für Localbahnen und der Gotthardbahn (tessinische Thalbahnen).

Hinsichtlich des Krankentransportes wurde Folgendes erreicht:

a) die Gesellschaften verpflichteten sich, bei Neuanschaffungen von Wagen dritter Classe Doppelthüren anbringen zu lassen und an den Treppen Geländer zum Abschrauben, um diese Wagen hierdurch ohne Weiteres in Transportwagen für kranke oder verwundete Militärs verwandeln zu können.

b) Für den Transport von kranken Civilpersonen entschlossen sich die meisten Gesellschaften, eigene Krankenwagen von zweckmässiger Construction und Einrichtung bauen zu lassen. Es waltet die Absicht ob, dieselben an einem oder mehreren Wochentagen in bestimmten Zügen cursiren zu lassen.

Die Annahme eines neuen Tarifes für den Krankentransport im directen internen Verkehr nebst Reglement fällt nicht mehr in das Jahr 1874.

Art. 31 des Eisenbahngesetzes verpflichtet den Bundesrath, bestimmte Normen aufzustellen, welche, gestützt auf die Verkehrsbewegung jeder Bahn, das Minimum des von ihr zu beschaffenden Betriebsmaterials fixiren. Wir können diese Aufgabe nicht in der Weise erfassen, als ob eine feste Formel aufgestellt werden und auf alle Bahnlinien zur Anwendung gelangen sollte. Wir erinnern an die raschen Wechsel in der

Verkehrsdichtigkeit, an die zahlreichen dabei mitwirkenden Factoren, an die Thatsache, dass durchschnittlich Jahr aus Jahr ein noch einmal so viel fremdes Material auf schweizerischen Schienen rollt als schweizerisches auf ausländischen, dass grossartige Anschaffungen, wie z. B. die Saarbrücker Eisenbahn sie jüngsthin in Kohlenwagen machte, bedeutende Rückwirkungen ausüben u. s. w. Am Schlusse jedes Jahres lassen wir aber eine Zusammenstellung anfertigen, wie viel Locomotiven, Sitzplätze in Personenwagen, Zentner Tragkraft in Gepäck- und Güterwagen per Kilometer jede Unternehmung nachzuweisen vermag, und vergleichen die Ergebnisse mit denjenigen des Verkehrs und den Aussichten betreffend dessen Gestaltung in der nächsten Zukunft. Wo diese Vergleichung oder eingegangene Reclamationen oder endlich hierseitige Inspectionen abnorme Erscheinungen uns vorführen, wird einzuschreiten und die säumige Gesellschaft zu neuen Anschaffungen zu verpflichten sein.

Fahrtordnungen und Fahrpläne.

Die definitive Genehmigung der Fahrpläne haben wir dem Eisenbahn- und Handelsdepartement delegirt, in der Meinung, dass auch den Bahngesellschaften das Recht des Recurses an den Bundesrath offen bleibe. Die Begehren der Postverwaltung gegenüber den Bahnverwaltungen hat ebenfalls das Eisenbahndepartement zu vertreten. Diese Anordnung erschien uns nothwendig, da die Reclamationen der Cantone, Gemeinden und Privaten insgesamt dem Eisenbahndepartement zukommen und die Möglichkeit widersprechender Begehren an die Verwaltungen nicht ausgeschlossen wäre, wenn zwei Rathsabtheilungen mit vielleicht differirenden Interessen selbstständig hinsichtlich der Fahrtordnungen vorgehen würden. Da die Postadministration überdies dabei nur soweit betheiligt ist, als sie die möglichst rasche und directe Beförderung der Postsendungen durch Erzielung aller erforderlichen Influenzen anzustreben hat, während das Eisenbahndepartement die Fahrpläne auch nach jeder andern Richtung zu controliren und zu verbessern pflichtig ist, so bot sich uns das letztere als das geeignetste Organ dar.

Nachdem sattsame Erfahrungen gezeigt hatten, dass kaum eine allseitige Prüfung der Fahrpläne, nicht aber auch die Durchführung wünschbarer Aenderungen derselben möglich sei, wenn die Bahnverwaltungen sich an das im Gesetz vorgesehene Minimum der für die Vorlage der Fahrpläne an Bund und Cantone eingeräumten Zeit halten, wandte sich das Eisenbahndepartement an die Gesellschaften mit dem dringenden Gesuche, ihre Fahrplanprojecte mindestens vier Wochen vor dem 1. Juni, beziehungsweise 15. October, den Bundes- und Cantonsbehörden zugehen zu lassen und erhielt von allen Betheiligten die Zusicherung, dass nach Möglichkeit entsprochen werden solle. Gleichzeitig wurden die Cantonsregierungen angegangen, dem Departement jeweilen so rechtzeitig Kenntniss zu geben von den Aenderungsvorschlägen, welche sie den Verwaltungen zu machen gedenken, dass es im Stande sei, ihre Postulate zu unterstützen.

Von zwei Gesellschaften wollte uns das Recht bestritten werden, nach einmal genehmigtem Fahrplan darauf zurückzukommen und nachträgliche Abänderungen zu verlangen. Wir finden jedoch, dass, da die Genehmigung keineswegs für einen festen Termin, sondern nur auf unbestimmte Zeit ertheilt wird, die Staatsbehörde fortwährend berechtigt sei, die Genehmigung zurückzuziehen, und dass es Fälle geben könne, wo sie geradezu verpflichtet ist, einzugreifen und Fahrplanänderungen auf kurze Frist zu verlangen, insofern die betheiligten Verwaltungen dieselben nicht aus freien Stücken eintreten lassen. Es ist lediglich Usus, aber nirgends vorgeschrieben, dass die Gesellschaften jährlich zweimal ihre Fahrpläne revidiren; sie könnten sich auch verständigen, von einer einmal adoptirten Fahrtordnung bis auf Weiteres nicht mehr abzugehen. Wollte man den Anschauungen der beiden Gesellschaften beitreten, so wäre bei dieser Sachlage jede Einwirkung der Staatsbehörden auf den Fahrplan ebenfalls auf unbestimmte Zeit lahm gelegt, möchten auch neue Posturse oder internationale Verbindungen u. s. w. noch so dringend nach Modificationen rufen. Da die Aufsichtsorgane gleich den Gesellschaften einen möglichst constanten Dienst im Interesse des Publicums wünschen müssen, so ist es anderseits wohl selbstverständlich, dass nachträgliche Aenderungen genehmigter Fahrpläne nur aus gewichtigen Gründen begehrt werden.

An dieser Stelle haben wir uns noch auszusprechen über ein Postulat zur sog. Normalconcession, lautend:

„Der Bundesrath wird eingeladen, bei Genehmigung der Fahrpläne und der Tarife eine Verständigung mit den Bahngesellschaften in dem Sinne anzustreben, dass bei industriellen Centren die Arbeiter bis auf eine bestimmte Entfernung zu einer thunlichst ermässigten Taxe hin- und zurück befördert werden.“

Besondere Arbeiterzüge sind zuerst in England auf Anordnung des Parlaments (daher „Parlamentszüge“ genannt) eingeführt worden, als einzelne Bahngesellschaften ganze Quartiere in London für ihre Zwecke abriessen und dadurch eine Menge von ärmeren Leuten ihres Obdachs beraubten. Die Verpflanzung der arbeitenden Bevölkerung in die luftigen ländlichen Umgebungen und gesunde Wohnungen war ohne Zweifel ein löblicher Act. Die Arbeiterzüge cursiren Morgens zwischen 5 und 7 Uhr als Extrazüge, die Rückkehr Abends ist mit den gewöhnlichen Zügen gestattet. Die Billets für die Arbeiterzüge werden theils als Retourbillets für einen Tag gültig, theils als Wochenabonnements ausgegeben und haben den gleichen Preis (meistens einen Penny) für die ganze Fahrt oder Theile derselben. Nur Handwerker und Tagesarbeiter erhalten aber solche Billets und haben sich zu diesem Behufe vorher auszuweisen. In Deutschland sind in neuester Zeit einzelne Extrazüge für Arbeiter zu dienstlichen Tageszeiten, aber ohne spezielle Taxermässigung eingeführt worden.

Ziehen wir unsere einheimischen Verhältnisse zu Rathe, so finden wir:

a) Grosse Verkehrscentren wie in England existiren bekanntlich zur Zeit bei uns noch nicht.

b) Dagegen wohnt allerdings namentlich in der Ostschweiz eine ziemlich bedeutende Zahl von Arbeitern bis auf zwei Stunden von den Ateliers entfernt und zwar in Ortschaften mit Bahnstationen.

c) Diese bedienen sich, wofern sie überhaupt die Eisenbahn benutzen, der Abonnementsbillets, für welche insbesondere die schweizerische Nordostbahn grossen Rabatt eingeführt hat.

Ein dortiges Monatsabonnement (30 Hin- und Rückfahrten) geniesst auf der bereits um 35% erniedrigten einfachen Taxe für Retourbillets einen weitem Rabatt von 40 0/0
 ein Vierteljahrsabonnement einen solchen von 72 0/0
 „ Halbjahrsabonnement „ „ „ 79 0/0
 „ Jahresabonnement „ „ „ 85 0/0

Die übrigen Gesellschaften geben keine monatlichen Abonnements aus.

Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Jura-Bern-Bahn ermässigen ihre um 20% moderirten Retourbillets im Vierteljahrsabonnement um fernere 50 0/0
 „ Halbjahrsabonnement „ „ „ 60 0/0
 „ Jahresabonnement „ „ „ 75 0/0

Die Westbahnen beziehen die nämlichen Sätze, halten jedoch das Vierteljahrsabonnement um 10% höher.

d) Die von der schweizerischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen ausgegebenen eigentlichen Arbeiterbillets sind hauptsächlich für Leute berechnet, welche Hausindustrie treiben, aber mit den Comptoirs ihrer Brodherren dennoch in regem directem Verkehr stehen. Diese Billets wurden von jeher fast ausschliesslich von Arbeitern der in Zürich und Umgebung wohnenden Seidenfabricanten benutzt. Sie sind übrigens nicht so billig wie die Abonnementskarten, können dagegen während eines ganzen Jahres beliebig verwendet werden.

Wir glauben, dass gegen den Betrag der Abonnementtaxen mit Grund keine erhebliche Beschwerde geführt werden kann, und es sind uns bisher auch von keiner Seite solche zugekommen. Erleichterungen durch Umwandlung von persönlichen Abonnements mit langer Dauer in solche au porteur dürften willkommen sein. Was einem grossen Theile der beteiligten Arbeiter aber fehlt, das sind besondere Frühzüge, die sie rechtzeitig ihren Werkstätten zuführen. Das Eisenbahndepartement hat in dieser Richtung mehrfache Unterhandlungen angeknüpft, bis jetzt leider ohne Erfolg. Die Gesellschaften verlangen, dass ihnen in erster Linie eine Minimalzahl von regelmässigen Benutzern solcher Züge garantirt werde, eine Forderung, die ihrer Erfüllung noch entgegensteht. Es dürfte die bezügliche Vorschrift einer englischen Concession vielleicht einen Leitfaden bieten. Hiernach ist die Gesellschaft, wenn binnen sechs aufeinanderfolgenden Monaten es sich herausstellt, dass weniger als hundert Passagiere in jedem Zug gefahren sind, berechtigt, nachdem sie diese Thatsache vor dem Handelsamt bewiesen, mit dessen Zustimmung die Fahrten einzustellen; das Handelsamt kann aber nach seinem Ermessen jederzeit die Wiederaufnahme der Züge verlangen.

Wir müssen bestätigen, was unser Geschäftsbericht vom vorigen Jahre sagte: Es ist selbstverständlich, dass solche Züge an allen Stationen halten und, um den Vorschriften von Art. 35 des Eisenbahngesetzes nicht zu widersprechen, Jedermann zu gleichen Bedingungen aufnehmen und befördern würden.

Wenn wir mit obstehenden Auseinandersetzungen Ihr Postu-

lat für einmal als erledigt erklären zu dürfen glauben, so geschieht dies immerhin nur in dem Verstande, die Frage nicht aus dem Gesichte zu verlieren und jeden geeigneten Anlass zu benutzen, um daherigen Wünschen der Bevölkerung Vorschub zu leisten.

Die Controle der Zugverspätungen ist nunmehr definitiv geordnet worden, nachdem das Eisenbahndepartement sich entschlossen, zur Zeit wenigstens von der Einführung mechanischer Apparate zu diesem Zwecke abzusehen. Die Bahnverwaltungen reichen nach gleichmässigen Formularen vom 1. Januar d. J. an monatliche Uebersichten der Verspätungen ein und zwar

bei Schnell- und Personenzügen aller von zehn Minuten und mehr,

bei gemischten Zügen derjenigen von fünfzehn und mehr Minuten.

Jedem Monatstableau soll beigelegt werden die Zahl der während des Monats beförderten Züge sammt der Zahl der von denselben zurückgelegten Achskilometer.

Ueber die Art der Publication dieser Verzeichnisse bereitet das Eisenbahndepartement Anträge vor.

Unfälle.

Wir verweisen auf die dem Berichte angefügte Unfallstatistik. Die Einsendung der Anzeigen und Untersuchungsacten liess während des ganzen Jahres noch zu wünschen übrig. Das Eisenbahndepartement musste beispielsweise in 23 Fällen die cantonalen Behörden zur Anordnung oder Vervollständigung von Untersuchungen, in 43 Fällen zur Einsendung der Acten einladen, in 14 Fällen hinwieder die Bahnverwaltungen zu nachträglicher Anzeige oder Berichterstattung angehen. Die sämtlichen Untersuchungen wurden genau geprüft und in 23 Fällen Verfügungen zur Abhilfe von zu Tage getretenen Uebelständen erlassen. Ueberdies sind 22 Untersuchungen betreffend Gefährdung des Bahnbetriebs behandelt worden.

Mehrere Staaten haben den Bahnverwaltungen vorgeschrieben, die Züge mit Arzneikasten zu versehen, welche die zu den ersten Hilfeleistungen bei Unglücksfällen notwendigen Medicamente und Instrumente enthalten. Manchen Orten steht auch an den bedeutenderen Stationen ein Vorrath der unerlässlichsten Hilfsmittel zur Disposition. Gewiss sind diese Vorsichtsmassregeln sehr zweckmässig und deren obligatorische Einführung in der einen oder andern Form auch bei uns wünschbar. Wir veranlassten die Gesellschaften, dem Eisenbahndepartement Bericht zu erstatten, welche Anordnungen von ihnen in dieser Hinsicht schon getroffen worden seien, und sehen dessen Anträgen entgegen.

Von Interesse müsste auch eine Statistik des beim Bau der Eisenbahnlinien vorkommenden Unfälle sein; es hält aber, wie man uns überzeugt hat, sehr schwer, in den Besitz eines auch nur einigermaßen vollständigen Materials zu gelangen.

Bahnpolizei.

Das Eisenbahngesetz scheidet einen Theil der Bahnpolizei der Bundesgewalt zu, indem der Bundesrath verpflichtet wird, die Gesellschaften zu den nöthigen Massnahmen anzuhalten gegen die Gefährdung des Verkehrs auf öffentlichen Strassen und Wegen durch den Manövrirdienst auf den Bahnhöfen. Die Bundesgesetzgebung aber soll die nöthigen Bestimmungen treffen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften. Endlich legt Art. 32 die Genehmigung der Bahnpolizeireglemente in die Hand des Bundesrathes, indem übrigens mit Ausübung der Bahnpolizei selber in erster Linie die Gesellschaften, resp. die cantonale Polizei betraut werden.

Von der eigentlich strafrechtlichen Materie abgesehen, die in Art. 67 und 68 des Bundesstrafgesetzbuches bereits theilweise Ausführung erhalten hat, scheint uns auf dem Wege eines, soweit das Eisenbahngesetz es verlangt, unter Mitwirkung der Cantonsregierungen und Bahngesellschaften zu berathenden einheitlichen Bahnpolizeireglementes, das sich neuen Verhältnissen rascher zu accomodiren weiss als ein Bundesgesetz, am zweckmässigsten vorgegangen zu werden. Es würde dies gewissermassen den 2. Theil des Betriebsreglements bilden, und wenn aus den Räten kein Widerspruch erfolgt, gedächten wir diesen Weg einzuschlagen.

Im Laufe des Berichtsjahres haben wir unter ähnlichen Vorbehalten, wie bei den Transportreglementen, Vorschriften zum Schutze der Bahn und ihres Betriebes genehmigt für die aargauische Südbahn, die Voralbergerbahn, die Linie Langnau-

Luzern und die tessinischen Thalbahnen. Daneben sah sich das Eisenbahndepartement im Falle, Specialweisungen zu ertheilen wegen Beleuchtung der Züge beim Passiren von Tunnels, ungenügender Heizung der Wagen, Beschaffenheit und Bewachung von Barrieren bei Strassenübergängen, Uebelständen in verschiedenen Bahnhöfen u. s. w.

Freisonntage.

Nachdem wir aus den Jahresberichten mehrerer Bahnverwaltungen und aus andern Quellen erfahren, dass die Bestimmung von Art. 9 des Eisenbahngesetzes immer noch sehr verschieden interpretirt und je nach der Auslegung auch vollzogen werden, sahen wir uns veranlasst, den Gesellschaften die bezügliche Stelle unsers letztjährigen Geschäftsberichtes zur Kenntniss zu bringen und beizufügen, dass die Mehrheit des Ständerathes den Standpunkt des Bundesrathes ausdrücklich gebilligt, im Nationalrath eine Discussion darüber nicht stattgefunden habe. Wir knüpften daran die wiederholte Einladung, uns Bericht zu erstatten, ob das gesammte Personal nunmehr die durch das Gesetz postulierte Sonntagsruhe genieesse, eventuell auf welche Classe von Angestellten Art. 9 noch keine Anwendung finde und welches die entgegenstehenden Gründe seien. Insbesondere wünschten wir auch Aufschluss darüber, ob das zahlreiche Corps der sogenannten Arbeiter (Manövranten u. s. w.), überhaupt das zwar mit Tagelöhnen bezahlte, aber in Wirklichkeit dennoch ständige Personal einer regelmässigen Sonntagsruhe sich zu erfreuen habe, ohne dass es gezwungen sei, auf den betreffenden Tagelohn zu verzichten.

Die Antworten der Gesellschaften lassen sich in folgende Sätze zusammenfassen:

1. Eine Verwaltung glaubt, dem Beschlusse des Ständerathes keine Bedeutung für die Interpretation von Art. 9 beilegen zu müssen, weil derselbe weder das erforderliche formelle Gewand erhalten habe, noch im Nationalrathe aufgenommen und behandelt worden sei.

2. Die meisten Directionen erklären wiederholt, dass sie den Art. 9 nur dahin deuten können, es sei dadurch jedem Angestellten das Recht auf den dritten Sonntag als Minimum der Freitage garantirt, aber keineswegs ihm die Verpflichtung überbunden worden, je den dritten Sonntag feiern zu müssen. Sie glauben, eine Interpretation in letzterwähntem Sinne enthielte eine Verletzung von Art. 4 der Bundesverfassung, der alle Schweizer vor dem Gesetze gleichstellt, ebenso des Art. 49, welcher die Unverletzlichkeit der Glaubens- und Gewissensfreiheit garantirt und verfügt, dass Niemand zur Vornahme einer religiösen Handlung gezwungen werden dürfe. Es wird betont, dass die grosse Mehrheit der Angestellten sich wider jeden Zwang, bestimmte Sonntage feiern zu müssen, energisch erhebe als wider eine unwürdige, demüthigende Ausnahmsbehandlung des Eisenbahnpersonals gegenüber allen übrigen Ständen der bürgerlichen Gesellschaft. Diese Beamten hätten sich denn auch die Zuthheilung des dritten Sonntags als Ferientag geradezu verboten, und die Gesellschaften sehen sich nicht veranlasst, Zwangsmaassregeln in Anwendung zu bringen.

3. Während ein Theil der Verwaltungen anführt, dass denjenigen Angestellten, welche sich darum beworben haben, die Wohlthat des dritten Sonntags zu Theil geworden sei, erklären andere, dass ihr Betrieb es schlechterdings nicht gestatte, gerade die Sonntage und nur die Sonntage als Ferientage zu gewähren. So der Jura industriell mit seinen sehr reducirten Sonntagstaxen, die Jura-Bern-Bahn wegen der bedeutenden Arbeiterzahl, die sich regelmässig Sonntags auf ihren Schienen bewegt; so die Westbahnen, welche hervorheben, dass sie z. B. kein ungeübtes Personal als Sonntagsweichenwärter verwenden und dadurch ganze Züge gefährden wollen; so die Bodelibahn als hauptsächlich Touristenbahn; so die Linie Lausanne-Echallens wegen Mangels an Ersatzpersonal. Alle aber betonen, dass nichtsdestoweniger jeder ihrer Angestellten zum Mindesten diejenige Zahl von jährlichen Freitagen genieesse, welche der dritte Theil aller Sonntage ausmache.

4. Unter diesem Personal sind aber nur die mit fixem Gehalt Angestellten verstanden, wozu ausnahmsweise bei der schweizerischen Nordostbahn auch die sog. „Manövranten“ (Wagenwärter u. s. w.) gehören. Die übrigen Gesellschaften verfahren sich mit grosser Entschiedenheit gegen die Zumuthung, ihren Arbeitern im Tagelohn Freitage zu gewähren unter Belassung des Lohnbezuges. Sie verlangen auch in dieser Beziehung gleiche Rechte wie andere gewerbliche öffentliche und private Unternehmungen. Sie sprechen ferner die Ansicht aus, dass ein Verlangen, die

Tagelohnarbeiter auch für diejenigen Tage zu entschädigen, an welchen sie feiern, einer entsprechenden Verkürzung des Tagelohnes selber rufen müsste, so dass der Arbeiter materiell dabei nichts gewinnen dürfte.

Während das durch die Frage zunächst betroffene Personal zu Händen der Bundesbehörden gar keine Kundgebungen erliess, wird vom Centralcomité der schweiz. Gesellschaft für Sonntagsheiligung eine lebhaft bewegte Bewegung zu Gunsten der Durchführung des Art. 9 im Sinne der Verpflichtung, den dritten Sonntag zu feiern, in und ausserhalb der Schweiz entfaltet durch Versammlungen, Druckschriften, Petitionen u. s. w.

Die Angelegenheit ist in neuerer Zeit auch in die Rathssäle unserer Nachbarstaaten getreten. Dem deutschen Reichstage liegt eine Petition vor, auf eine Beschränkung des Eisenbahnbetriebs an Sonntagen abzielend; in Frankreich sind Eingaben gleichen Inhaltes von der Kammer dem Ministerium überwiesen worden. In England beschränken die meisten Bahnen an Sonntagen nicht nur die Güterzüge auf ein Minimum, sondern auch die Zahl der Personenzüge auf wenige, ja einzelne Bahnen in Schottland und Wales stellen sogar den gesammten Betrieb vollständig ein. Offenbar steht indess diese Thatsache im Zusammenhang mit der puritanischen Auffassung des Sonntags, wie sie in England und Schottland noch weit verbreitet ist.

Wir treten heute auf weitere Erörterungen nicht ein, sondern beziehen uns auf das im letzten Geschäftsbericht Gesagte, aber wir müssen wünschen, dass die Räte selbst in bestimmter Weise über die Tragweite der in Frage liegenden Gesetzesbestimmung sich aussprechen möchten.

Anlagekosten.

Die Commission des Ständerathes hat unserer Absicht, die Frage betreffend Feststellung des ursprünglichen Anlagecapitals der schweiz. Eisenbahnen wieder an Hand zu nehmen, ihre volle Billigung ausgesprochen. Um so mehr muss das Eisenbahndepartement bedauern, im verwichenen Jahre von andern dringenden Geschäften abgehalten worden zu sein, diesen Gegenstand wesentlich weiter zu fördern. Eingegangen ist uns nur — durch Vermittlung der Regierung des Cantons Thurgau — eine Zusammenstellung der Bauausgaben der ehemaligen St. Galler-Appenzeller-Bahn (Linie Winterthur-Rorschach) in den Jahren 1853 bis und mit 1872, angefertigt durch die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen. Von andern Verwaltungen hören wir, dass ihre bezüglichen Arbeiten der Vollendung entgegenreifen. Wir hoffen zuversichtlich, dass der Geschäftsbericht für das laufende Jahr auch in dieser Richtung positive Ergebnisse zu registriren haben werde.

E. Eisenbahnstatistik.

Nach erfolgter Besetzung der neu creirten Stelle eines Eisenbahnstatistikers wurde das Programm der in Fortsetzung des Ende 1873 erschienenen ersten Jahrgangs der schweizerischen Eisenbahnstatistik aufzunehmenden und zur Veröffentlichung zu bringenden Arbeiten gutgeheissen. Gemäss demselben sollte die Betriebsstatistik für die Jahre 1869 bis und mit 1873 und die Baustatistik auf Ende 1873 einverlangt und nach dem Mass der vorhandenen Kräfte und des ertheilten Credits in grösstmöglichem Umfang nach dem bisherigen Schema bearbeitet werden. Für das Jahr 1875 und Fortsetzung wurde eine Aenderung des Schemas in dem Sinne in Aussicht genommen, dass dasselbe in Zukunft als Grundlage der Jahresberichte von allen Eisenbahnverwaltungen adoptirt werden könnte, damit dieselben ausser ihrem Jahresbericht nicht jeweilen noch besondere statistische Arbeiten vorzunehmen hätten, deren Ablieferung immer mit grossen Verzögerungen verbunden ist.

In Vollziehung dieses Programms wurde von den Bahnverwaltungen das Material für Betriebs- und Baustatistik pro 1873 einverlangt. Ferner wurde mit denselben die Anlage eines neuen Schemas für das Jahr 1875 und Fortsetzung besprochen und die Anwendung eines reducirten Schemas für die Betriebsstatistik der Jahre 1869 bis und mit 1872 vereinbart.

Trotz wiederholter Mahnungen waren bis Ende 1874 noch eine Anzahl Verwaltungen mit der Ablieferung des einverlangten Materials pro 1873 im Rückstand und zur Stunde fehlt noch dasjenige der bisherigen Direction des industriellen Jura.

Das eingelangte Material wurde sofort in Revision genommen und zusammengetragen. Mit dem Druck konnte unter obwaltenden Umständen indessen noch nicht begonnen werden.

(Schluss folgt.)