

1. Beilage zu Nr. 8

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 8

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

I. Beilage zu Nr. 8 der „EISENBAHN“ vom 26. Februar 1875.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 17. Februar 1873. Die Frist für die Einführung der vom Bundesrath genehmigten Signal-Ordnung vom 7. September 1874 ist mit Rücksicht darauf, dass es einigen Bahngesellschaften nicht möglich sein wird, bis zum 12. März nächsthin, an welchem Tage die besagte Verordnung in Kraft treten sollte, alle dafür nöthigen Einrichtungen zu treffen, bis zum 1. April nächsthin verlängert worden.

Die Vorlagen der Gotthardbahndirection betr. die Anlegung von Nischen und grösseren Kammern zu beiden Seiten des Gotthardtunnels als Zufluchtsorte für Arbeiter und als Magazine zur Unterbringung von Oberbaumaterial und Werkzeugen haben die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Vom 23. Februar. Der Bundesrath hat die Statuten der Actiengesellschaft für die Zürichsee-Gotthardbahn genehmigt.

* * *

Verordnung zum Bundesgesetz vom 23. Christmonat 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. (Vom 1. Hornung 1875.)

Der schweizerische Bundesrath, auf den Antrag des Eisenbahn- und Handelsdepartements, beschliesst:

A. Vorlagen behufs Concessions- erwerbung.

Art. 1. Das Concessionsgesuch hat deutlichen Aufschluss darüber zu geben, in wessen Namen und zu wessen Händen die Concession erworben werden will.

Art. 2. Ein allgemeiner Bericht beschreibt die Linie, für welche die Concession verlangt wird, bezeichnet deren Anschlüsse oder Anfangs-, Hauptdurchgangs- und Endpunkte, die Cantone, deren Gebiet von derselben berührt wird, und erörtert die Verkehrs- und sonstigen wirthschaftlichen Verhältnisse, welche das Concessionsgesuch veranlassen.

Art. 3. Diesem Berichte sind nachfolgende technische Vorlagen beizugeben, für welche ausschliesslich das Metermaass zulässig ist:

- 1) Ein Uebersichtsplan im Maassstabe von 1:100,000 (eidg. Atlas); die projectirte Linie wird mit Zinnoberroth genau eingetragen.
- 2) Ein Situationsplan im Maassstab der Originalaufnahmen für den eidg. Atlas (1:50,000 und 1:25,000), auf welchen sammt den in Aussicht genommenen Bahnhof- und Stationsplätzen die Achse der Bahn, sowie die Cantons-
grenzen einzuzeichnen sind; die Kilometer sind mit einem Querstrich und der Ordnungszahl, vom Ausgangspunkte der Bahn an gezählt, anzugeben.
- 3) Ein Längenprofil, welches für die Längen den Maassstab des Situationsplanes hat, für die Höhen aber bei einem Längenmaassstab von 1:50,000 den Maassstab von 1:2000, bei einem Längenmaassstab von 1:25,000 denjenigen von 1:1000.

Das Längenprofil soll ausser der Bahn- und Terrainlinie die kilometrische Längenangabe, vom Ausgangspunkte der Bahn an gerechnet, enthalten, ferner die Horizontalen, die Steigungen und Gefälle, die Höhen aller Gefällswechsel über dem Meere.

Sodann sind anzugeben die grösseren Kunstbauten und Tunnels, die Lage der Ortschaften, die Distanzen von Mitte zu Mitte der Stationen, die Namen der letztern, sowie der überbrückten grössern Gewässer, und die Cantons-
grenzen.

Endlich ist das Längenprofil mit einem Kurvenband zu versehen.

- 4) Ein summarischer Kostenvoranschlag, per Kilometer berechnet und auf analoge Unternehmen basirt.
- 5) Ein allgemeiner technischer Bericht, welcher folgende Angaben enthalten soll:

Die Grundlagen von Project und Voranschlag, die Steigungsverhältnisse, den Minimalradius, die Spurweite und die in Aussicht genommene Art des Betriebes und des Betriebsmaterials.

Art. 4. Der Petent hat endlich seine von den normalen Concessionsbedingungen abweichenden Begehren genau zu formuliren und anzugeben, wann die speciellen Ausführungsprojecte vorgelegt und die Arbeiten für die Erstellung der Bahn begonnen und vollendet werden sollen.

Art. 5. Sämmtliche Vorlagen sollen in zwei Exemplaren ausgefertigt und vom Verfasser und dem Concessionsbewerber unterzeichnet eingereicht werden.

Ueberdies ist vom Bundesrathe gleichzeitig zuhanden jedes Cantons, dessen Gebiet von der Bahn berührt wird, je ein weiteres Exemplar des Concessionsgesuches sammt Beilagen zu übermitteln.

Art. 6. Concessionsgesuche, welche je in der nächst bevorstehenden Session der Bundesversammlung zur Behandlung kommen sollen, müssen spätestens 40 Tage vor dem Zeitpunkte des Zusammentritts derselben dem Bundesrathe, resp. dem Eisenbahn- und Handelsdepartemente eingereicht werden.

Zuhanden der Mitglieder der Bundesversammlung hat der Concessionsbewerber dem Departemente rechtzeitig 200 Uebersichtspläne im Maassstabe von 1:100,000 mit roth eingezeichneter Bahnlinie einzusenden.

Art. 7. Die Concessionsverhandlungen werden in der Regel vom Departementsvorsteher geleitet. Es wird über dieselben ein Protocoll geführt, welches den an den Bundesrath und die gesetzgebenden Räthe gelangenden Acten beigelegt wird.

Die von den Räthen ertheilten Concessionsurtheile werden den beteiligten Cantonsregierungen, sowie gegen Empfangschein den Bewerbern je in einem mit den Originalunterschriften des Bundespräsidenten und des Kanzlers versehenen gedruckten Exemplar zugestellt.

Ein Exemplar der dem Gesuch beigelegenen Planvorlagen geht gleichzeitig, mit geeignetem Vormerk versehen, mit der Originalconcession an den Bewerber zurück.

B. Vorlagen behufs Bauausführung.

1. Die Statuten der Gesellschaft.

Art. 8. Die Statuten der Gesellschaft sind dem Bundesrath gedruckt in 20 Exemplaren vorzulegen.

Sie haben zu enthalten:

- a) die Gesellschaftsfirmen;
- b) den Gegenstand des Unternehmens;
- c) die Höhe des Gesellschaftscapitals, den Betrag der einzelnen Actien oder Prioritäten, bei Actienemissionen in mehreren Serien die Anzahl der in erster Serie auszugebenden Actien;
- d) die Angabe, ob die Actien oder Prioritäten auf den Inhaber oder den Namen lauten sollen;
- e) die Organisation der Gesellschaft;
- f) Vorschriften über die Stimmberechtigung der Actionäre, über die Art ihrer Einberufung zu Generalversammlungen, über die Formen der Beschlussfassung und der Bekanntmachung von Beschlüssen;
- g) die Grundsätze, nach welchen die Bilanz aufzunehmen und der Gewinn zu berechnen und zu vertheilen ist;
- h) Bestimmungen über die Revision der Statuten.

Nach erfolgter Genehmigung geht ein mit der Beurkundung derselben versehenes Exemplar der Statuten an die Gesellschaft zurück; den beteiligten Cantonen wird vom diesfälligen Beschlusse Kenntniss gegeben.

2. Technische Vorlagen.

Art. 9. Nach erfolgter Aussteckung und Aufnahme des Catasterplanes und des Längenprofils hat die Baugesellschaft einen Catasterplan, welcher zugleich Situationsplan sein soll, nebst Längenprofil der Gemeinde zur Auflage und entsprechenden Publication zuzustellen.

Art. 10. Nach Ablauf der gesetzlichen Frist (von 30 Tagen) zur Einsprache gegen die Abtretungspflicht und nachdem die Baugesellschaft allfällig durch die erfolgten An- und Einsprachen veranlasste Abänderungen an den Plänen angebracht und letztere nöthigenfalls neuerdings während 30 Tagen aufgelegt hat, sind dem Eisenbahn- und dem Handelsdepartement einzusenden:

- a) eine detaillirte Ausarbeitung der Bahnsituation (Art. 11);
- b) ein detaillirtes Längenprofil derselben (Art. 12);
- c) eine Anzahl von Querprofilen (Art. 13);
- d) Entwürfe zu den Brücken, Tunnels und sonstigen ausserordentlichen Bauwerken (Art. 15);
- e) eine genaue Darstellung des Oberbaues (Art. 16);
- f) Entwürfe zu den Hochbauten (Art. 17);
- g) Zeichnungen betreffend das Betriebsmaterial (Art. 18);

Den Plänen ist der Ausweis beizulegen, wann in jeder betreffenden Gemeinde die in Art. 11 und 15 des eidg. Expropriationsgesetzes vorgeschriebene Publication stattgefunden habe.

Art. 11. Der Situations-, zugleich Catasterplan ist im Maassstab von 1:1000 vorzulegen.

Die nächste Umgebung der Bahnlinie ist auf demselben in einer zur Darstellung der Bahn sammt Zubehör und der Expropriation genügenden Breite darzustellen.

In diesem Plan wird die Bahn sammt den Böschungen, Seitengräben, Futter- und Stützmauern, Kunstbauten etc. eingetragen.

Der ganze Plan, mit den alten und neuen Marksteinen, wird schwarz gezeichnet und beschrieben.

Alles Neue, soweit es Strassen und Hochbauten im Trockenem betrifft, sowie der Anfang und das Ende der Bogen nebst deren Radien wird roth, Brücken, Durchlässe, Canäle, überhaupt sämtliche Wasserbauten werden blau bemalt, resp. unterstrichen; die Grenzen des in Anspruch genommenen Terrains, d. h. die Markgrenzen, sind zinnoberroth einzuzichnen.

Bei Strassencorrectionen sind die projectirten Curvenradien, sowie die Steigungsverhältnisse, letztere in Procenten ausgedrückt, und die Breite anzugeben.

Bei Durchfahrten, Brücken, Durchlässen und Dohlen ist die lichte Höhe und Weite, bei letzteren drei Objecten über dem Niederwasserstand gerechnet, einzuschreiben.

Der Situationsplan soll auch die Disposition der Bahnhof- und Stationsgebäude, sowie der Stationsgeleise, letztere mit Angabe der Radien enthalten.

Endlich sind auf dem Situationsplan die Hectometer und Kilometer, vom Ausgangspunkt der Bahn an gezählt, einzutragen, und zwar die ersteren mit arabischen, die letztern mit römischen Ziffern.

Art. 12. Das Längenprofil wird in den Maassstäben von 1 : 2000 für die Längen und von 1 : 200 für die Höhen ausgearbeitet. Dasselbe wird schwarz gezeichnet und beschrieben. Soweit es Strassen und Hochbauten im Trockenem betrifft, ist alles Neue roth, Brücken, Durchlässe, Canäle, Wasserstandsverhältnisse (Hoch- und Niederwasserstand) dagegen sind blau zu bemalen, resp. zu unterstreichen. Bei Durchfahrten, Brücken, Durchlässen und Dohlen ist die lichte Höhe und Weite einzuschreiben, bei den letzten drei Objecten über dem Niederwasserstand gerechnet. Für Strassencorrectionen ist auf dem nämlichen Längenprofil ein besonderes Längenprofil in genügender Länge mit Angabe der Steigungen und Gefälle in Procenten einzuzichnen. Das Längenprofil wird mit Curvenband und den Hectometer- und Kilometerzahlen versehen. Alle 5 und alle 10 Hektometer ist die Ordinate stärker auszuziehen; auch soll die Länge der Curven und Geraden, sowie der Horizontalen, Steigungen und Gefälle angegeben werden. Die Steigungs- und Gefällsverhältnisse sind pro mille auszudrücken.

Art. 13. Die Typen der wichtigern Querprofile sind im Maassstab von 1 : 200 vorzulegen und sollen mit deutlicher Einzeichnung des vorkommenden Mauerwerks versehen sein.

Art. 14. Die in Artikel 11—13 erwähnten Vorlagen sind in der Regel für ganze Sectionen einzubringen. Ausnahmsweise können behufs Beschleunigung im Beginn der Arbeiten die Pläne für kleinere Strecken, jedoch nicht weniger als 4 Kilometer, zur Vorlage gelangen, sofern dieselben für sich allein beurtheilt werden können.

Art. 15. Für gewöhnliche, öfter vorkommende Bauobjecte genügen Normalentwürfe; Brücken von mehr als 10 Meter Länge und aussergewöhnliche Constructionen dagegen sind durch Detailzeichnungen im Minimalmaassstabe von 1 : 200 zu erläutern. Bei Einsendung dieser Pläne sind die Baubedingungen mitzutheilen, damit aus denselben die Solidität der Brücken, sowie die Art und Weise ihrer Erprobung ersehen werden kann.

Art. 16. Die allgemeine Anordnung des Oberbaues wird im Maassstab von 1 : 20 vorgelegt. Für die Schienen, Laschen, Schienennägel, Schrauben etc. sind Zeichnungen — je nach den Objecten im Maassstabe von 1 : 1 oder 1 : 2 — mit eingeschriebenem Gewichte erforderlich.

Art. 17. Bei öfter vorkommenden Hochbauten genügen Normalpläne. Für die übrigen Hochbauten sind besondere Pläne im Maassstab von 1 : 100 vorzulegen. Pläne sowohl als Normalien sind in Grundriss, Ansicht und Schnitten einzuzureichen.

Art. 18. Für Locomotiven und Wägen sind Zeichnungen (die beiden Ansichten, Längen- und Querschnitt nebst Grundriss) im Minimalmaassstabe von 1 : 20 nebst den bezüglichen Bedingnisheften einzusenden.

Art. 19. Für die technischen Vorlagen ist ausschliesslich das Metermaass zu Grunde zu legen. Sämtliche Pläne müssen auf Zeichnungspapier (oder auf solches aufgezogen), in einem Format von $22\frac{2}{3}$ Cm. zusammengelegt, einzeln in Mappen verwahrt und wie die letztern mit Nummern und Ueberschriften versehen eingereicht werden.

Art. 20. Für sämtliche Planvorlagen sind Schemate aufgestellt, an welche die Concessionäre sich zu halten verpflichtet sind.

Art. 21. Sämtliche Documente sind von dem Verfasser

und der competenten Behörde der Gesellschaft zu unterzeichnen. Die in Art. 16 und 18 angeführten Pläne und Zeichnungen sind in zwei Exemplaren vorzulegen. Von den in Art. 11, 12, 13, 15 und 17 behandelten Plänen ist überdiess gleichzeitig ein weiteres Exemplar für die Regierung jedes berührten Cantons einzureichen, jedoch nur soweit die Pläne sich auf den betreffenden Canton beziehen.

Dieses dritte Exemplar wird vom Departemente der Cantonsregierung übersandt, mit der Einladung, binnen einer bestimmten Frist gemäss Art. 14, Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 23. Christmonat 1872 unter Rücksendung der Pläne allfällige von den Interessen des Cantons und der Gemeinden geforderte Begehren zu stellen.

Art. 22. Nachdem der Bundesrath den Vorlagen die Genehmigung erteilt hat, wird letztere auf denselben vorgemerkt; ein Exemplar geht an die Baugesellschaft und eines an die betreffende Cantonsregierung zurück, während das dritte beim Eisebahndepartement verbleibt.

Bei Genehmigung der Vorlagen haben allfällige schon vorher abgeschlossene Bau- und Lieferungsverträge keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Art. 23. Im Besitze der genehmigten Pläne heruft die Baugesellschaft behufs Vornahme der Expropriation die eidgen. Schätzungscommission ein. Sobald das Expropriationsverfahren durchgeführt ist (vorbehalten Art. 46 des eidg. Expropriationsgesetzes), kann die Gesellschaft mit dem Bau beginnen.

An denjenigen Stellen, wo Gesellschaft und Grundbesitzer sich über die Grunderwerbungen gütlich verständigen, können die Arbeiten gleich nach Genehmigung der Pläne begonnen werden.

Art. 24. Sind während des Baues, sei es infolge Beschaffenheit des Baugrundes oder aus andern Gründen, Abweichungen von den genehmigten Plänen nothwendig, so sind für die abgeänderten Abtheilungen die Pläne etc. in gleicher Weise beizubringen, wie dies für die ursprünglichen Vorlagen vorgeschrieben ist.

3. Finanzausweis.

Art. 25. Die technischen Vorlagen sollen so beschaffen sein, dass sie eine möglichst sichere Grundlage für die Bemessung des Anlagecapitals gewähren. Das letztere begreift in sich:

- a) die Kosten des Baues;
- b) die Kosten der Einrichtungen zum Betriebe der ganzen Unternehmung.

Der Voranschlag des Anlagecapitals kann summarisch gehalten sein und soll folgende Rubriken zeigen:

- 1) Vorarbeiten und Gründungskosten;
- 2) Grunderwerb;
- 3) Unterbau | einschliesslich Unterhalt während des ersten
- 4) Oberbau | Betriebsjahres;
- 5) Abschluss und Signale;
- 6) Hochbau und mechanische Einrichtungen;
- 7) Baugeräthschaften;
- 8) Verwaltungskosten;
- 9) Betriebsmaterial und Mobiliar;
- 10) Verzinsung des zum Bau erforderlichen Capitals während der Bauzeit;
- 11) Unvorhergesehenes.

Der Devis ist so anzufertigen, dass zunächst die kilometerischen Kosten nach diesen Rubriken festgestellt und sodann auf Grund derselben die Gesamtkosten angegeben werden; auch soll er von einem Erläuterungsberichte begleitet sein.

Art. 26. Binnen der in der Concession fixirten Frist zur Einreichung der finanziellen Vorlagen ist in der Regel der Nachweis über die Beschaffung des gesammten Anlagecapitals beizubringen.

Behufs Bemessung des Anlagecapitals wird der von der Gesellschaft eingereichte Kostenvoranschlag geprüft und nöthigenfalls, nach Anhörung des Concessionärs, richtig gestellt.

Art. 27. Wird das Unternehmen von einer Actiengesellschaft ausgeführt, so hat dieselbe, insofern nicht die Totalsumme durch Actien oder diesen gleichkommende Werthe gedeckt wird, den über die Actienzeichnung u. s. w. hinaus restirenden Betrag auszuweisen durch bindende Zusicherungen von Gemeinwesen, Gesellschaften oder Privaten, denselben zum Bau und zur betrieblichen Ausrüstung der Bahn binnen einer bestimmten Frist, beziehungsweise spätestens auf den Zeitpunkt, da das Actien-capital verwendet sein wird, in effectivem Gelde beschaffen zu wollen.

Art. 28. Wird in Folge ausnahmsweiser Verhältnisse das Anlagecapital innert der Frist, welche die Concession zur Einreichung der finanziellen Vorlagen ansetzt, nicht seinem vollen

Beträge nach genügend nachgewiesen, so hat der Bundesrath nach Prüfung der gesammten Sachlage zu entscheiden, ob der Gesellschaft zur Beibringung der ausstehenden Summe, welche jedoch mehr als $\frac{2}{5}$ des Ganzen betragen darf, eine zweite Frist gewährt werden könne. Dieser Bewilligung vorgängig ist aber zur Sicherung der Einhaltung der Bauzeit, beziehungsweise der ununterbrochenen Fortsetzung der Arbeiten, eine Caution von 5 % des noch nicht gedeckten Capitalbetrages zu stellen, in dem Sinne, dass die Caution der Bundeskasse verfallt, insofern eine durch Concession oder Bundesrathsbeschluss fixirte Baufrist nicht eingehalten wird.

Art. 29. Erhöht sich während der Bauzeit der Voranschlag des Anlagecapitals, so ist binnen eines vom Bundesrath festzustellenden Termins für die Deckung des Mehrbetrages vorzuzugreifen.

Es behält sich der Bundesrath im Weiteren überhaupt vor, auf seinen die finanziellen Grundlagen eines Unternehmens genehmigenden Beschluss zurückzukommen, wenn vor Uebergabe der Bahn an den öffentlichen Verkehr die Grundlagen, auf welche der erwähnte Beschluss sich stützt, Aenderungen erleiden würden.

Art. 30. Das Verzeichniss der übernommenen Actien ist mit den Originalunterschriften der Actionäre, sowie mit einem Originalactientitel, resp. mit dem Entwurf eines solchen, dem Eisenbahndepartement zur Prüfung vorzulegen; ebenso sind ihm die Originalien der Verpflichtungen bezüglich des Subventions- und Obligationencapitals einzureichen.

Art. 31. Der Bundesrath wird darauf halten, dass der Betrag des ganzen Anlagecapitals effectiv einbezahlt werde, wesshalb dem Eisenbahndepartement zu seinen Händen über die Ergebnisse der successiven Einzahlungen der Actien und den Einschuss des Subventions- und Obligationencapitals Bericht zu erstatten ist.

Art. 32. Definitive Actientitel und Interims-Actien au porteur dürfen erst ausgegeben werden, nachdem mindestens 40 % des Betrages der Actien einbezahlt worden sind.

Art. 33. Bereits bestehende Eisenbahnunternehmungen sind rücksichtlich des Ausweises über den Besitz der nöthigen Capitalien zum Bau von neuen oder Zweiglinien den obstehenden Bestimmungen analog zu behandeln.

Sie werden dem Bundesrath innerhalb des durch die Concession aufgestellten Termins einen detaillirten Finanzstatus vorlegen, aus welchem ersichtlich ist, welche Mittel speciell und ausschliesslich zum Bau und Betrieb der neuen Linie verfügbar sind.

Art. 34. Auf Verlangen des Bundesrathes haben die Concessionäre den hiefür von ihm Bevollmächtigten alle auf den finanziellen Stand ihrer Unternehmungen bezüglichen Acten und Bücher zur Einsicht und Untersuchung vorzulegen.

C. Constaturung des Beginns der Erdarbeiten. Collaudation.

Art. 35. Die Baugesellschaften sind gehalten, dem Departement rechtzeitige schriftliche Anzeige zu machen, an welchem Tage und auf welchen Stellen mit den Erdarbeiten begonnen werden soll.

Das Departement trifft sodann die nöthigen Anstalten zur Constaturung der Thatsache, unter Anzeige an die Gesellschaft.

Die Erhebung muss darthun, dass die Erdarbeiten dem genehmigten Plane gemäss und in einem Umfange begonnen haben, dass daraus auf eine ernstliche Fortsetzung geschlossen werden kann.

Art. 36. Die Bahngesellschaften haben spätestens 30 Tage vor der beabsichtigten Betriebseröffnung einer neuen Linie dem Departement hievon Anzeige zu machen, damit dasselbe rechtzeitig die Ernennung der Experten veranlassen und die nöthigen Anordnungen zur Untersuchung der Bahn, Erprobung der Brücken etc. treffen kann.

Die Untersuchung und Erprobung erfolgt mit Rücksicht auf

- 1) die gesetzlichen und concessionsmässigen Vorschriften,
- 2) die genehmigten Baupläne und an die Genehmigung geknüpften Bedingungen,
- 3) die Anforderungen an einen technisch richtigen und solid ausgeführten Bau und die für die Sicherheit des Betriebes nöthigen Vorkehrungen.

Die Untersuchung hat sich auf den Unterbau, den Oberbau, die Hochbauten, sowie auf die sämtlichen Einrichtungen und Anordnungen für den regelmässigen Betrieb zu erstrecken.

Die Experten erstatten dem Departement zuhanden des Bundesrathes über das Ergebniss ihrer Untersuchungen einen

umfassenden Bericht, welcher mit dem Antrag schliesst, ob und unter welchen Bedingungen die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes ertheilt werden könne.

Die Begehren und Wünsche, welche die Cantonsregierungen zu stellen haben, sind dem Departement so beförderlich zur Kenntniss zu bringen, dass sie bei der bezüglichen Schlussnahme des Bundesrathes berücksichtigt werden können.

D. Darstellungen nach Vollendung des Baues.

Art. 37. Die Gesellschaften haben in je einem Exemplar einzureichen:

- 1) einen genauen Catasterplan mit der vollständigen und genauen Einzeichnung des Bahnkörpers im Maassstab von 1 : 1000;
- 2) eine genaue Beschreibung sämtlicher Bahn- und Hochbauten;
- 3) ein Inventar des Betriebsmaterials;
- 4) eine Rechnung über die Gesamtkosten sowohl der Bahnanlage als auch ihrer Einrichtungen zum Betriebe nach der Form, welche vom Bundesrathe für die Aufstellung dieser Rechnungen festgesetzt werden wird.

Dasselbe gilt für spätere Veränderungen des Bahnkörpers, neue Hochbauten und Vermehrung des Betriebsmaterials.

Art. 38. Jede Gesellschaft hat dem Bundesrathe alljährlich den Jahresbericht ihrer Direction, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protocoll über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen einzusenden.

Erstreckt sich die Ausführung einer Bahnbaute über mehr als ein Jahr, so hat die betreffende Gesellschaft obiger Vorschrift schon während des Baues nachzukommen.

Von gedruckten Berichten sind dem Bundesrathe 12 Exemplare einzureichen.

Art. 39. Die Eisenbahnverwaltungen haben dem Bundesrathe nach dem Schlusse des Verwaltungsjahres eine gesonderte Berechnung des Reinertrags jeder Bahnunternehmung einzureichen, für die seinerzeit von den Cantonen eine vom Bunde genehmigte Concession ertheilt wurde, oder für welche, nach Anleitung des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 23. Crimonat 1872, der Bund eine Concession verliehen hat.

Art. 40. Sämtliche Eisenbahnverwaltungen haben dem Eisenbahn- und Handelsdepartement das zur Herstellung einer einheitlichen Eisenbahnstatistik erforderliche statistische Material nach den hiefür festgesetzten Formularen rechtzeitig zu liefern.

Art. 41. Die Fahrtenpläne (sowie jede Aenderung derselben) sind wenigstens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung dem eidg. Post-, sowie dem Eisenbahn- und Handelsdepartement in mindestens 6 Exemplaren einzusenden und mit einem Berichte zu begleiten, welcher die wesentlichen Aenderungen derselben heraushebt und motivirt.

Die definitive Genehmigung der Fahrpläne steht dem Eisenbahn- und Handelsdepartement zu, welches auch die Begehren der Postverwaltung gegenüber den Bahndirectionen zu vertreten hat.

Letztere sind berechtigt, wider die Verfügungen des Departements recursweise an den Bundesrath zu gelangen.

Art. 42. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft. Durch dieselbe werden aufgehoben:

- 1) die Verordnung vom 20. Hornung 1873, betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnconcessionen, sowie die vor und nach dem Bau concedirter Eisenbahnen einzureichenden Pläne und Documente;
- 2) das Regulativ über den Geschäftsgang bei Vorlagen für den Bahnbau, vom 14/19. August 1873;
- 3) die zwei letzten, „Constaturung der Einhaltung der Bautermine“ und „Collaudation“ betitelten Abschnitte des Bundesrathsbeschlusses vom 27. März 1874, betreffend Organisation und Geschäftsgang des schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartementes;
- 4) der Bundesrathsbeschluss vom 11. Mai 1874, betreffend Grundlagen für die Genehmigung von Finanzausweisen für Eisenbahnunternehmungen.

Bern, den 1. Hornung 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schüss.

Verordnung über die Militärtransporte auf Eisenbahnen.
(Vom 11. Januar 1875.) Der schweizerische Bundesrath, in Vollziehung von Artikel 25 des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Christmonat 1872, beschliesst:

Artikel 1. **Personentransport.** Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, nach der in diesem Artikel festgesetzten Taxe durch alle im Fahrtenplan vorgesehenen Züge oder durch ausserordentliche Bahnzüge zur ununterbrochenen Beförderung zu übernehmen.

Beförderung durch die regelmässigen Schnellzüge kann dagegen für ganze Truppenkörper oder für Detachemente von mehr als dreissig Mann, die auf denselben Gutschein reisen, nicht beansprucht werden.

Der Tarif für Transport von Militärpersonen ist folgender:

- a) Truppenabtheilungen per Mann und Stunde 12¹/₂ Rp.
(per Kilometer 2,6 ")
- b) Einzeln reisende Militärs per Mann und Stunde:
 - I. Classe 25 Rp. (per Kilometer 5,20 Rp.)
 - II. " 17¹/₂ " " " 3,64 ")
 - III. " 12¹/₂ " " " 2,60 ")
- c) Gepäck und Effecten per Centner und Stunde 6 ")
(oder per Kilometer 1,25 ")

d) Wenn bei ausserordentlichen (Extra-) Zügen die nach Lit a hievor berechnete Taxe weniger als Fr. 25 per Stunde ergibt, so ist der letztere Betrag der Taxeberechnung zu Grunde zu legen.

Für Hin- und Rückfahrt von einzeln reisenden Militärs wird die Hälfte der hiefür bestehenden Taxe bezahlt.

Art. 2. Der Transport von ganzen Truppenkörpern oder von Abtheilungen über dreissig Mann geschieht gegen einen reglementarischen Gutschein.

Einzeln reisende Militärs haben sich entweder durch das Tragen der Uniform als solche auszuweisen, oder aber durch den Ausweis einer Militär- oder Gemeindebehörde darzuthun, dass sie sich im eidgenössischen oder kantonalen Dienste befinden.

Militärpersonen, welche sich als solche nur durch das Tragen der Uniform ausweisen, sind verpflichtet, dem Eisenbahnangeestellten auf Verlangen ihren Namen und Wohnort anzugeben, und es sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, bei der betreffenden Militärbehörde darüber Auskunft zu verlangen, ob die Betreffenden wirklich im Dienste gestanden sind.

Wer sich einer falschen Angabe schuldig macht, wird von den competenten eidgenössischen oder cantonalen Militärbehörden bestraft und zur Nachzahlung des Unterschiedes zwischen der militärischen und der gewöhnlichen Taxe verhalten.

Art. 3. **Pferdetransport.** Der Transport von Pferden welcher durch alle im Fahrtenplan vorgesehenen Züge, mit Ausnahme der Schnellzüge, verlangt werden darf, unterliegt folgendem Tarif:

- a) einzeln per Stück und per Stunde... Fr. — 40
(oder per Kilometer 8,33 Rp.)
- b) in ganzen Wagenladungen per Stunde... " 2. —
(oder per Kilometer 41,7 Rp.)

Der Ausweis über die Berechtigung zu dieser Taxe wird geleistet entweder durch einen reglementarischen Gutschein oder durch das Zeugnis einer Militärbehörde. Als Ausweis gilt auch die schriftliche oder mündliche Erklärung eines Officiers, dass ein Pferd sich im Dienste befinde. Unrichtige Angaben werden nach Massgabe des vorigen Artikels erledigt.

Die Wärter der Pferde, wenn sie auf dem Ausweis bezeichnet sind, bezahlen die im Artikel 1 bestimmten Taxen.

Art. 4. **Fuhrwerke.** Kriegsfuhrwerk jeder Art, beladen oder unbeladen, bezahlen für je zwei Bahnachsen und Stunde Fr. 1. 25 Rp., oder per Kilometer 26 Rp.

Art. 5. **Kriegsmaterial.** Jede Bahngesellschaft ist verpflichtet, Material, welches zum Gebrauche der Militärverwaltung bestimmt ist, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle gegen einen reglementarischen Gutschein, um nachstehende Taxen durch alle im Fahrplahn vorgesehenen Züge, mit Ausnahme der regelmässigen Schnellzüge, oder durch ausserordentliche Bahnzüge zur ununterbrochenen Beförderung zu übernehmen.

- a) Sendungen, für welche kein besonderer Wagen verlangt wird, per Centner oder per Stunde... Fr. — 02
(per Kilometer Fr. 0,0417.)
- b) Sendungen in ganzen Wagenladungen für je zwei Bahnwagenachsen und per Stunde bis auf 100 Centner ... " 1. 25
(per Kilometer 26 Rp.)

Wenn die Ladung zwischen 100 und 200 Centner beträgt... " 2. —
(oder per Kilometer 41,7 Rp.)

Wenn die Ladung mehr als 200 Centner beträgt... " 2. 75
(oder per Kilometer 57,3 Rp.)

c) Die Taxe für den Transport von losen Pulver, und zwar sowohl für das Kriegspulver der Militärverwaltung als das Handelspulver der Finanzverwaltung, beträgt per Stunde und per Centner ... " 0. 05

Für Transporte, die weniger als 40 Centner betragen, wird eine Taxe von Fr. 2 für zwei Bahnwagenachsen und per Stunde berechnet.

d) Geladene Artilleriemunition und loses Pulver (Litt. c) können nur mit Waarenzügen transportirt werden.

e) Die Verantwortlichkeit, welche der Eidgenossenschaft in Bezug auf den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk (Art. 25 des Eisenbahngesetzes) obliegt, wird auch für den Transport von Handelspulver übernommen.

Art. 6. Durch vorstehende Verordnung, welche mit dem 1. Februar 1875 in Kraft tritt, wird diejenige vom 24. Dezember 1862 aufgehoben.

Bern, den 11. Januar 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Scherer.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

* * *

Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands schreibt vor, dass während der Fahrt in der Dunkelheit und in Tunnels, zu deren Durchfahrug mehr als 3 (vom 1. April ab 2) Minuten gebraucht werden, das Innere der Personenwagen angemessen erleuchtet sein muss. Mehrfache Beschwerden von Reisenden, dass dieser Vorschrift häufig nur in mangelhafter Weise entsprochen und von dem Zugpersonal mitunter abgelehnt werde, während der Fahrt erloschene Lampen beim Eintreffen auf der nächsten Station und vor der Abfahrt von derselben wieder anzünden zu lassen, haben dem Reichs-Eisenbahnamt Anlass gegeben, über die zur Zeit bestehenden Einrichtungen und erlassenen Instructionen Erhebungen eintreten zu lassen.

Nach dem Ergebniss derselben werden die Personenwagen auf 36 Eisenbahnen durch Oel, auf 11 Eisenbahnen durch Stearinkerzen, auf 3 Eisenbahnen theils durch Oel, theils durch Stearinkerzen, auf 1 Eisenbahn durch Petroleum, auf 1 Eisenbahn durch Gas, auf 1 Eisenbahn theils durch Oel, theils durch Petroleum erleuchtet und bestehen überall Controleinrichtungen, welche eine ordnungsmässige Erleuchtung der einzelnen Coupés sichern. Insbesondere haben die Zugbeamten die Weisung erhalten, nach der Einfahrt in eine Station sich von der Erleuchtung sämtlicher Wagen Ueberzeugung zu verschaffen und falls die eine oder andere Lampe erloschen sein sollte, auch ohne Aufforderung der in dem Coupé resp. Wagen befindlichen Personen die Erleuchtung vor der Abfahrt des Zuges wieder herzustellen.

Um diess ohne Verzug ausführen zu können, stehen auf den Stationen einzelner Bahnen bei Ankunft der Züge Bedienstete mit Allem, was zur Instandsetzung der Erleuchtung erforderlich, bereit, andere Verwaltungen lassen, um eine Ueberschreitung des fahrplanmässigen Aufenthalts zu vermeiden, auf Stationen mit sehr kurzem Aufenthalt eine telegraphische Benachrichtigung der nächsten Station eintreten und die Coupés inzwischen mit Handlaternen versehen. Für die Ersparniss an Erleuchtungsmaterial wird nur von einer Verwaltung den mit der Versorgung der Lampen beauftragten Bediensteten eine Prämie gewährt, während eine andere Verwaltung — die Cöln-Mindener — folgende, anscheinend sehr zweckmässige Anordnung getroffen hat:

Die Laternenputzer erhalten für die schnellfahrenden Personenzüge neben dem Tagelohn eine Extravergütung von 3 Pf. für jede benutzte Laterne, wenn keine derselben während der Fahrt Veranlassung zu Ausstellungen gegeben hat; die Beaufsichtigung und Behandlung der Laternen liegt einem vom Zugführer zu bestimmenden Bremser ob, welcher dafür neben seinem Gehalte eine Extravergütung für jede Tour von 0,5 M., wenn die Erleuchtung auf der ganzen zu durchfahrenden Strecke, und von 0,25 M., wenn sie nur auf einem Theile derselben stattzufinden hat, erhält. Die Vergütung fällt fort, sobald auch nur Eine Laterne erloschen ist, oder schlecht gebrannt hat. (D. R. A.)