

Schweizerisches Bundesblatt.

32. Jahrgang. II.

Nr. 18.

24. April 1880.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Abänderung der Konzession für die Eisenbahnlinie
Wald-Rüti.

(Vom 25. März 1880.)

Tit.

Mit Schreiben vom 29. Oktober d. J. an den Bundesrath, zuhanden der hohen Bundesversammlung, stellt der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti das Gesuch um Taxerhöhung, beziehungsweise Abänderung der §§ 24, 25 und 26 der Konzession vom 30. Oktober 1871, in der Meinung, daß an Stelle dieser Paragraphen die Bestimmungen der Normalkonzession und der bundesrathlichen Botschaft vom 11. September 1873, betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen, gesetzt werden möchten. Begründet wird das Verlangen damit, daß die seit der Betriebseröffnung erzielten Einnahmen den gehegten Erwartungen bei Weitem nicht entsprachen, und daß an und für sich die in der Konzession vorgeschriebenen Taxen in keinem Verhältnisse zu den Betriebskosten auf der durchgängig 25 ‰ Steigung aufweisenden, kaum 7 Kilometer langen Bahn stehen.

Wir beehren uns, über dieses Begehren den nachfolgenden Bericht zu erstatten, wobei wir hinsichtlich der Grundlagen und der Gestaltung der Unternehmung bis zu der am 29. September 1876 erfolgten Betriebseröffnung auf unsere Botschaft vom 16. Juni 1877,

betreffend den Betriebsvertrag der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti mit den Vereinigten Schweizerbahnen, verweisen.*)

Die in der Konzession vorgesehenen Maximaltaxen sind gleich denjenigen der meisten schweizerischen Normalbahnen und betragen:

1) Personentransport.

	I.	II.	III.			
	Ct.	Ct.	Ct.	Hin- und Rückfahrt.		
Per Person und Stunde . .	50	35	25			
Auf die ganze Streke bezogen	75	55	40	I.	II.	III.
				Ct.	Ct.	Ct.
				120	90	65

2) Gepäktransport.

Per 100 Kilogramm und Stunde 24 Ct.

Auf die ganze Streke bezogen 36 "

3) Viehtransport.

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Per Stück und Stunde	80 Ct.	40 Ct.	16 Ct.
Auf die ganze Streke bezogen . .	120 "	60 "	24 "

4) Gütertransport.

Per 100 Kilogramm und Stunde: Maximaltaxe 10 Ct.; Steinkohlen in ganzen Wagenladungen 2,4 Ct. per 100 Kilogramm und Stunde, nebst Fr. 2 Zuschlag per Wagen.

Auf die ganze Streke bezogen per 100 Kilogramm:
Eilgut. Klassen.

	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.
Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.
30	16	16	14	14	14	12	8
Steinkohlen per Wagen à 10,000 Kilogramm	Fr. 5. 60.						

Die Ergebnisse des Betriebes zeigen an:

a. Einnahmen.

	1877.	1878.
Personentransport	Fr. 38,592	Fr. 35,595
Gepäk- und Viehtransport	" 1,057	" 1,247
Gütertransport	" 22,879	" 22,258
Total	Fr. 62,528	Fr. 59,100

*) Siehe Bundesblatt vom Jahr 1877, Band III, Seite 185.

b. Ausgaben.

	1877.		1878.	
	Lokomotiv- kilometer.	Fr. Ct.	Lokomotiv- kilometer.	Fr. Ct.
Vertragliche Vergütungen an die Vereinigten Schweizerbahnen:				
1) für die regulären fünf Züge	25,550	66,430. —	25,550	66,430. —
2) „ überschießende Züge	9,646	12,057. —	7,343	9,178. —
3) „ Vorspann und Leerfahrten	133	266. —	49	98. —
Hälfte Zins, 5 ¹ / ₂ ⁰ / _o auf dem Anlagekapital der Station Wald	—	14,959. —	—	15,282. —
Hälfte der Betriebs- und Unterhaltungskosten der Station Wald	—	19,030. —	—	18,252. —
Miethe fremder Wagen	—	550. —	—	524. —
Total { Zugskilometer	35,196	—	32,893	—
{ Lokomotivkilometer	35,329	113,292. —	32,942	109,764. —
per Bahnkilometer	—	16,185. —	—	15,681. —
„ Lokomotivkilometer	—	3. 20	—	3. 33,2

c. Rekapitulation.

	Total		Per Bahnkilometer		Per Zugskilometer	
	1877.	1878.	1877.	1878.	1877.	1878.
Einnahmen	Fr. 62,528	Fr. 59,100	Fr. 8,932	Fr. 8,443	Fr. 1. 77,7	Fr. 1. 79,7
Ausgaben	„ 113,292	„ 109,764	„ 16,181	„ 15,681	„ 3. 21,9	„ 3. 33,7

Defizit Fr. 50,764 Fr. 50,664 Fr. 7,253 Fr. 7,238 Fr. 1. 44,2 Fr. 1. 54
 Vom Totaldefizit fallen nach Mitgabe von Art. 8 des Betriebsvertrages ausschließlich zu Lasten der
 1877. 1878.

Ver. Schweizerbahnen 25,550 Lok.-Kilom. \times 50,764/35,329 = 36,712. 70 25,550 Lok.-Kilom. \times 50,664/32,942 = 39,295. 30
 und zu Lasten der Ge- Fr. Ct. Fr. Ct.
 sellschaft Wald-Rüti 9,779 „ \times 50,764/35,329 = 14,051. 30 7,392 „ \times 50,662/32,942 = 11,368. 70

Die Betreffnisse der letztern Gesellschaft sind der Betriebspächterin nur insofern zu ersehen, als dies aus den Reinerträgen der folgenden Jahre möglich ist.

Der Regierungsrath des Kantons Zürich, zur Vernehmlassung über das Begehren eingeladen, sprach unterm 8. November d. J. seine Ansicht dahin aus, daß eine Taxerhöhung im vorgeschlagenen Umfange ihre sehr bedenklichen Seiten habe und er sich nur dann mit derselben einverstanden erklären könnte, wenn eine Seitens der Bundesbehörde angeordnete einläßliche Prüfung der Sachlage ergeben würde, daß ein anderes Rettungsmittel aus der allerdings schwierigen Lage der Unternehmung nicht vorhanden sei. Ohne zwar bestimmte Vorschläge machen zu können, möchte der Regierungsrath die Erzielung von Ersparnissen im Betriebe nicht leichtlich für unmöglich halten.

Die vom Regierungsrathe des Kantons Zürich verlangte einläßliche Prüfung der Sachlage ist unseres Erachtens keine schwierige Arbeit. Eine Steigerung der Einnahmen aus vermehrter Frequenz steht kaum zu erhoffen, im Gegentheile sind dieselben während den Monaten Januar bis Oktober 1879 um approximativ Fr. 3300 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres gewichen. Und was die Betriebsausgaben anbelangt, so basiren dieselben auf dem mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen, von der hohen Bundesversammlung am 21. Dezember 1877 genehmigten und für die Dauer der Konzession gültigen Verträge, beziehungsweise, soweit die Mitbenutzung der Station Wald in Frage kommt, auf dem diesfalls zwischen der Wald-Rüti-Bahn und Tößthalbahn vereinbarten Verträge vom 13. März 1875. Es befinden sich somit die Bundesbehörden nicht in der Lage, in diese Verhältnisse in irgend welcher Weise einzugreifen oder sich auch nur mit der Frage zu beschäftigen, ob und in wie weit der selbstständige Betrieb für das Unternehmen vortheilhafter wäre. Eine Verminderung der Betriebsausgaben könnte also einzig und allein in der Reduktion der Züge auf das vertraglich festgesetzte Minimum von 5 in jeder Richtung gesucht werden, ein Mittel, das an und für sich bei weitem nicht ausreichen würde, die Betriebsausfälle zu decken, und das die in Betracht kommenden Verkehrsinteressen wahrscheinlich noch empfindlicher treffen würde, als eine den Umständen angemessene Erhöhung der Taxen.

Wenn nun, wie aus den angeführten Betriebsrechnungen hervorgeht, hinreichende Verkehrselemente nicht vorhanden sind, um die Kosten des Betriebes zu decken, so ist des fernern nicht zu verkennen, daß die in der Konzession vorgesehenen Taxen für eine Bahn mit 25 ‰ Steigung und eine Länge von kaum 7 Kilometern, in der That zu niedrig sich darstellen. Es sind nämlich nicht

bloß die eigentlichen Kosten des Transportes und des Unterhaltes der Bahn und des Materials, sondern namentlich auch die Nebenkosten, hier speziell die der Töbthalbahn zu leistenden Vergütungen für Anlagekapital und Mitbenutzung der Station Wald, ungleich größer als auf Bahnen mit gewöhnlicher Steigung und größerer Ausdehnung, in letzterer Beziehung aus dem einfachen Grunde, weil, während auf längeren Linien die Nebenkosten mit der Zunahme der Entfernung durch größere Frachterträge kompensirt werden, sie bei der Wald-Rüti-Bahn konstant bleiben und um volle 50 % höher sind, als die Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr.

Eine Erhöhung der Taxen für die Wald-Rüti-Bahn ist sonach der einzige Ausweg, um die Betriebsausfälle, wenn auch nicht ganz, doch theilweise zu deken, und es kann dieselbe um so eher zur Genehmigung empfohlen werden, als Sie unterm 18. Dezember 1878 der Töbthalbahn für ihre unter derselben Konzession stehende Sektion Wald-Bauma ebenfalls Zuschlagstaxen bis auf den Betrag von 30 % bewilligt haben. Hinsichtlich des Maßes der Erhöhung kann nach unserm Dafürhalten um so weniger ein Bedenken vorliegen, dieselbe auf Grund der Normalkonzession und der bundesrätlichen Botschaft vom 11. September 1873 zu bemessen, als, wie schon bemerkt und wie wir nachstehend des Nähern zeigen werden, die Einnahmen nichtsdestoweniger hinter den Ausgaben zurückbleiben dürften. Laut der Botschaft vom 11. Dezember 1873 beträgt der Coëffizient für Bahnen mit 25 ‰ Steigung 162, wonach sich die Taxen wie folgt berechnen:

1) Personen:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Per Person und Kilometer	16,2	11,34	8,10 Ct.

2) Gepäc k:

Per 100 Kilogramm und Kilometer			8,1 Ct.
---	--	--	---------

3) Lebende Thiere:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Per Stük und Kilometer	25,92	12,96	4,86 Ct.

4) Güter:

Per 100 Kilogramm und Kilometer:	{	höchste Taxe	3,24 Ct.
		niedrigste „	1,62 „

Zur besonderen Erörterung gelangte die Frage, ob auch die Spezialtaxe für Steinkohlen und Roheisen in ganzen Wagenladungen,

welche die Konzession aufstellt, einer Erhöhung zu unterstellen sei. Die Eisenbahngesellschaft beantragt Streichung der Spezialtaxe und Verweisung der gedachten Rohmaterialien in die allgemeine Wagenladungsklasse E = Fr. 11. 35 per Wagen à 10,000 Kilogr. Der Regierungsrath des Kantons Zürich hat gegen einen mäßigen Zuschlag nichts einzuwenden; der Vorschlag der Gesellschaft erscheint ihm indeß zu hoch. Da der bisherige Ansatz von Fr. 5. 60 per Wagenladung die Selbstkosten nicht deckte, so hält auch der Bundesrath eine Erhöhung für angezeigt, und zwar im gleichen Verhältniß wie bei den übrigen Gütern, d. h. um 50 %. Hienach ergibt sich eine Taxe von 1,2 per 100 Kilogramm und Kilometer = Fr. 8. 40 per Wagen.

Auf die ganze Strecke bezogen ist das Verhältniß der gegenwärtigen zu den vorgeschlagenen neuen Taxen folgendes:

1) Personen:

		Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
		I.	II.	III.	I.	II.	III.
Bisher	Fr.	— . 75	— . 55	— . 40	Fr. 1. 20	— . 90	— . 65
Neu	„	1. 15	— . 80	— . 60	„ 1. 85	1. 30	— . 90
Erhöhung in %		53	45	50	54	45	40

2) Gepäc k:

Bisher	.	.	.	.	.	36 Ct. per 100 Kilogramm.
Neu	.	.	.	.	.	57 „ „ „ „
Erhöhung in %	.	.	.	.	.	58 „ „ „ „

3) Lebende Thiere:

		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Bisher	Fr.	1. 20	— . 60	— . 24
Neu	„	1. 82	— . 90	— . 34
Erhöhung in %	.	52	50	42

4) Güter:

	Eilgut.	Gewöhnliche Güter per 100 Kilogr.:					Steinkohlen und Roheisen per Wagen à 10,000 Kilogr.			
		Kl. I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.	Ct.	Fr.
Bisher	30	16	16	14	14	14	12	8	Ct.	Fr. 5. 60
Neu	46	23	23	21	21	21	18	12	„	„ 8. 40
Erhöhung in %	53	44	44						50	

Im Durchschnitt beziffert sich also die Erhöhung auf schwach 50 %. Die bisherigen Einnahmen, um diesen Betrag vermehrt, würden sich stellen auf Fr. 93,792 im Jahre 1877 und Fr. 88,650 im Jahre 1878. Die Ausgaben dagegen betragen Fr. 113,292 im Jahre 1877 und Fr. 109,764 im Jahre 1878. Gleiche Frequenzverhältnisse vorausgesetzt, müssen daher auch die künftigen Betriebsrechnungen mit jährlichen Ausfällen von zirka Fr. 20,000 abschließen, welche die Betriebsgesellschaft einstweilen allein zu tragen haben wird.



Obstehende Botschaft hätte Ihnen schon in der verflossenen Dezembersession vorgelegt werden sollen. Ehe wir sie indeß endgültig festgestellt hatten, sind uns einerseits vom Gemeinderathe Wald und andererseits von der Verwaltung der Tößthalbahn Vorstellungen — beide datirt vom 15. Dezember 1879 — eingegangen, welche mit dem Antrage schlossen, es sei der Verwaltungsrath der Wald-Rüti-Bahn mit seinem Gesuche um Erhöhung der Taxen abzuweisen. Im Verlaufe der hiedurch nöthig gewordenen, durch das Eisenbahndepartement mit den Betheiligten gepflogenen neuen Unterhandlungen hat der Gemeinderath Wald die Erklärung abgegeben, seine Einsprache bedingungslos zurückziehen zu wollen, so daß wir uns nur noch mit der Eingabe der Verwaltung der Tößthalbahn zu befassen haben. Diese weist zur Begründung des gestellten Begehrens darauf hin, daß durch die geplante Taxerhöhung die Konkurrenzfähigkeit der Tößthalbahn bezüglich des Verkehrs zwischen Winterthur-Rüti und weiter und umgekehrt gegenüber der Route Effretikon-Wezikon in hohem Maße gefährdet, ja geradezu untergraben werde; namentlich müßte dies der Fall sein hinsichtlich der monatlich zirka 40 Wagenladungen betragenden Transporte von Steinkohlen und Roheisen nach Rüti, Rappersweil, Glarus, Chur u. s. w. Durch die Abdrängung dieser Transporte von der Tößthalbahn auf die Glattlinie werde aber auch der Wald-Rüti-Bahn ein Frachtausfall erwachsen, der gegenüber den zu erwartenden Mehreinnahmen des Lokalverkehrs Wald-Rüti auf Grund der erhöhten Taxen sehr ins Gewicht falle und die Annahme rechtfertige, das Endresultat der Taxerhöhung für den Gütertransport, speziell aber für Steinkohlen und Roheisen, werde statt einer Besserstellung der Einnahmen der Wald-Rüti-Bahn das Gegentheil konstatiren.

Schließlich anerbietet sich die Verwaltung der Tößthalbahn, den Betrieb der Wald-Rüti-Bahn auf Grund der konzessionsgemäßen

Taxen und ebenfalls unter der Bedingung zu übernehmen, daß allfällig entstehende Betriebsdefizite zu ihren Lasten fallen.

Die Einsprache der Tößthalbahn und ihre Begründung erman gelt jedes rechtlichen, auf Bestimmungen der Konzession oder des Eisenbahngesetzes basirenden Rückhaltes, wenn auch zugegeben ist, daß eine Erhöhung der Taxen auf der Wald-Rüti-Bahn die Konkurrenzfähigkeit und die Verkehrsentwicklung der Tößthalbahn erschwert. Das Eisenbahndepartement mußte sich also darauf beschränken, seine guten Dienste zur Erzielung einer Verständigung anzubieten. Sie wurden überflüssig durch die kategorische Erklärung des Verwaltungsrathes der Wald-Rüti-Bahn, daß für ihn nicht der mindeste Grund vorliege, mit der Tößthalbahn zu paktiren.

Das Anerbieten der Tößthalbahn, den Betrieb der Linie Wald-Rüti auf Grund der unerhöhten Taxen zu übernehmen und allfällige Betriebsdefizite selbst zu tragen, steht mit der heutigen Frage in keinem Zusammenhang und könnte ohnehin nicht in Betracht fallen, da ja die Gesellschaft der Wald-Rüti-Bahn den Betrieb für die ganze Dauer der Konzession in gesetzlich geregelter Weise den Vereinigten Schweizerbahnen übertragen hat.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes, und benutzen diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. März 1880.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Abänderung der Konzession, bezw. Bewilligung einer Tarifierhöhung für die Wald-Rüti-Bahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Verwaltungsrathes der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti, vom 29. Oktober 1879;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. März 1880,

beschließt:

1. Die §§ 24—29 der vom Stande Zürich am 30. Okt./22. Nov. 1871 für eine Eisenbahn von Wald nach Rüti, nebst Fortsetzung von Wald nach Bauma verliehenen, von der Bundesversammlung am 1. Februar 1872 genehmigten, durch Bundesbeschluß vom 25. Juni 1873 in 3 Theile, nämlich für eine Eisenbahn

- a. von Wald nach Rüti,
- b. von Wald nach Bauma,
- c. von Wald nach der Kantonsgrenze bei Laupen,

zerlegten Konzession werden, soweit sie sich auf die Linie Wald-Rüti beziehen, aufgehoben und durch die nachfolgenden ersetzt:

§ 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse	16,2	Rappen,
„ „ zweiten „	11,34	„
„ „ dritten „	8,1	„

per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 8,1 Rappen per 100 Kilogramm und Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

§ 25. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

per Stük und per Kilometer für	
Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen	25,92 Rappen,
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen	12,96 „
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde	4,86 „

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

§ 26. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3,24 Rappen, die niedrigste nicht über 1,62 Rappen per 100 Kilogramm und Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stüksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden, wobei festgesezt wird, daß die Taxe für Steinkohlen und Roheisen in ganzen Wagenladungen von mindestens 10,000 Kilogramm 1,2 Rappen per 100 Kilogramm und Kilometer nicht übersteigen darf.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1,62 Rappen zu bezahlen ist.

§ 27. Für Wägen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§ 28. Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderm Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rappen festgesetzt werden.

§ 29. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Franken volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzug des gegenwärtigen Beschlusses beauftragt.



Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung auf den
 Rekurs des Johann Meyer, Dragoner in Schöfflisdorf,
 betreffend Ausrangirung seines Dienstpferdes.

(Vom 12. März 1880.)

Tit.

Johannes Meyer, Dragoner in Schöfflisdorf (Zürich), rekurirt bei Ihnen gegen unsern Entscheid vom 16. Januar 1880, nach welchem er mit seinem Gesuche um Uebernahme seines dienstuntauglich gewordenen Pferdes gegen Bezahlung des noch nicht amortisirten Betrages abgewiesen wurde.

Der Sachverhalt ist folgender:

Meyer machte die Dragoner-Rekrutenschule Zürich vom 3. Mai bis 4. Juli 1879 mit und übernahm aus dem dortigen Remontendepot das Pferd Nr. 59 —|— 79 Albatroß um die Summe von Fr. 945. Am Schlusse der Schule wurde das Pferd als gesund entlassen. Im September gleichen Jahres zeigte Meyer dem Waffenchef der Kavallerie an, daß sein Pferd an Koller leide. Dieses Leiden wurde in dem am 6. Oktober beginnenden Wiederholungskurs auch wirklich konstatiert, das Pferd jedoch, weil außer Dienst erkrankt, nach Art. 25, Alinea 4 und 5 der Verordnung über die Kavalleriepferde vom 15. August 1878 (Amtl. Samml. n. F., Bd. III, S. 501) nicht vom Bunde übernommen, sondern ausrangirt und um Fr. 75 versteigert.

Gegen dieses Verfahren erhob Namens des J. Meyer Herr Fürsprecher Schwarz in Zürich zunächst beim Departement und gegen den abweisenden Entscheid des letztern vom 9. Dezember 1879 dann unterm 5. Januar 1880 Einsprache beim Bundesrathe.

Er behauptete, daß das Pferd gemäß Alinea 3 des zitierten Art. 25 von der Militärverwaltung gegen Bezahlung des noch nicht amortisierten Betrages hätte übernommen werden sollen, und versuchte zu diesem Behufe zu beweisen, daß das Pferd bereits beim Austritt aus der Kavallerie-Rekrutenschule, am 4. Juli 1879, an Koller gelitten habe und also im Dienste untauglich geworden sei.

Die Beschwerde wurde unterm 16. Januar abhin ebenfalls abgewiesen, und zwar wesentlich gestützt auf das Gutachten des Oberpferdarztes, der sich über diese Angelegenheit wie folgt ausspricht:

„Während der ganzen Zeit (Remontenkurs und Rekrutenschule) figurirt das fragliche Pferde nie auf dem Krankenrapport, was nur von ganz wenigen Pferden des fraglichen Depots gesagt werden kann. Am 3. Juli, vor Abgabe des Pferdes, wurde dasselbe, wie alle andern, einer genauen sanitarischen Untersuchung unterstellt und gesund befunden und in dem Zustande mit dem Reiter am 4. Juli entlassen. Weder vom Instruktionspersonal oder dem Offizierskorps der Schule, noch vom Reiter, J. Meyer, wurde über das Pferd während der Dienstzeit je eine Klage laut.

„Der Koller ist eine fieberlose Hirnhöhlenwassersucht und gibt sich durch Störungen im Bewußtsein, verminderte Empfindlichkeit mit retardirten Herzkontraktionen zu erkennen. Dieses Uebel, wenn damals bestanden, hätte während mehr als sechsmonatlicher Beobachtung in den Militärstallungen Zürichs, namentlich bei der Dressur und auch beim Schulunterricht in der Hand Meier's nicht unbeachtet bleiben können. Es muß dasselbe also nach dem 4. Juli entstanden sein.

„Ein Zeugenbeweis, den der Rekurrent anbietet, das Pferd habe sich störrisch betragen, oder wie er sich ausdrückt, es habe wiederholt Anfälle von „Dummkoller“ gehabt, ist irrelevant, weil sich ein Pferd störrisch und widerspänstig benehmen kann, ohne im geringsten Grade an Koller zu leiden.

„Es wäre sodann überhaupt in der Pflicht des Rekurrenten gelegen, wenn er eine Krankheit oder sonst eine auffallende Erscheinung bei dem Pferde beobachtet, davon Anzeige zu machen. Dies geschah aber erst in der zweiten Hälfte des Septembers, somit 2 $\frac{1}{2}$ Monate nachdem er das Pferd zu seinem ausschließlichen Gebrauche in Händen hatte.

„Die Privatärzte M. Schlatter und H. Bucher stellten unterm 28. Oktober, also offenbar zum Zwecke der Unterstützung des Rekurses, ein Zeugniß aus, die Krankheit müsse schon vor dem 4. Juli bei dem Pferde vorhanden gewesen sein, weil das Pferd sowohl im

Dienste als bei der Entlassung, als auch unmittelbar nach derselben immer schlechte Freßlust gezeigt, sowie bei jedem Gebrauche sich störrisch und „sehr kollerig“ benommen habe. Woher die Herren dies wissen, sagen sie nicht; da aber alles, was sie bezüglich der Dienstzeit und der Zeit der Entlassung behaupten, mit den faktischen Verhältnissen im Widerspruch steht, so dürfen wir annehmen, daß sie ihr Zeugniß auf unverifizierte Mittheilungen basiren, wodurch dasselbe vollständig werthlos erscheint.

„Da das Pferd während des Remontenkurses und der Rekrutenschule bis zum 4. Juli gesund war, dann erst in der zweiten Hälfte September krank und im Wiederholungskurs, 6. bis 17. Oktober, als mit Koller behaftet erklärt wurde, so bleibt uns nichts Anderes übrig, als die Erkrankung zwischen die beiden Dienstermine, 4. Juli und 6. Oktober, zu verlegen, und die Möglichkeit einer solchen Erkrankung wird Niemand bestreiten können.“

In seinem vom 27. Februar datirten Rekurse sucht Meyer die Krankheit des Pferdes neuerdings auf den Dienst zurückzuführen und wünscht für den Fall, als Sie sich nicht für Gewährung der vollen Vergütung entschließen könnten, es möchte aus Gründen der Billigkeit das Pferd wenigstens nach Art. 199, Alinea 2 der Militärorganisation gegen Vergütung der Hälfte des bezahlten Schatzungspreises übernommen werden. Schließlich behält sich derselbe vor, seine civilrechtlichen Ansprüche vor den Gerichten geltend zu machen.

Ohne auf die Erörterungen des J. Meyer weiter einzutreten, machen wir lediglich darauf aufmerksam, daß nach Art. 203 der Militärorganisation die Erledigung der Anstände, welche sich über die Anwendung der in Art. 193 bis 202 des genannten Gesezes enthaltenen, die Kavalleriepferde betreffenden Vorschriften ergeben, der Bundesrath in letzter Instanz zu entscheiden hat.

Mit Rücksicht hierauf stellen wir den Antrag, es sei auf den vorliegenden Rekurs nicht einzutreten.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 12. März 1880.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.



Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession für die Eisenbahnlinie Wald-Rüti. (Vom 25. März 1880.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1880
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.04.1880
Date	
Data	
Seite	679-692
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 660

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.