

Schweizerisches Bundesblatt.

52. Jahrgang. IV.

Nr. 52.

26. Dezember 1900.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den Rekurs der Direktion der Nordostbahn in Sachen der Erstellung zweiter Geleise und Verlängerung der Kreuzungsgeleise.

(Vom 20. Dezember 1900.)

Tit.

Durch Schlußnahme vom 30. März 1899 haben wir nach Einsicht eines Berichts unseres Eisenbahndepartements über Rückstände im Ausbau und Unterhalt auf den schweizerischen Hauptbahnen die Verwaltungen dieser Bahnen eingeladen, die vom genannten Departement als rückständig bezeichneten Arbeiten und Einrichtungen mit thunlichster Beförderung zur Ausführung zu bringen.

Für das Netz der Nordostbahn betraf diese Einladung unter anderm die Erstellung zweiter Geleise auf den Strecken Stein-Brugg (Bötzbergbahn), Neuhausen-Schaffhausen und Winterthur-Romanshorn, und die Verlängerung der Kreuzungsgeleise auf normale Länge in mehreren Stationen; für die übrigen Hauptbahnen die zweiten Geleise der Strecken Palézieux-Thörishaus-Bern, Delsberg-Basel, Wylerfeld-Gümligen und Immensee-Brunnen, bei einigen ebenfalls die Verlängerung der Ausweichgeleise.

Die Auflage der Erstellung zweiter Geleise und der Verlängerung der Kreuzungsgeleise wurde nun von der Direktion der N. O. B. abgelehnt, und zwar erstere in der Hauptsache mit der Begründung, daß der Verkehr auf den betreffenden Linien eine solche Maßregel noch nicht rechtfertige und daß eine einspurige Linie genüge, solange sie nicht dermaßen mit einer großen Zahl von Zügen belegt sei, daß diese sich in ihrem Kurse gegenseitig stören.

In Bezug auf die Verlängerung der Kreuzungsgeleise hat die Bahndirektion einfach erklärt, daß ein Bedürfnis dafür nicht vorhanden sei.

Im Einklang mit einem Bericht unseres Eisenbahndepartements vom 27. April d. J. konnten wir diesen Standpunkt nicht teilen und beschlossen daher unterm 1. Mai d. J., auf Grund von Art. 14 und 31 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 an unserer Forderung vom 30. März 1899 festzuhalten.

Demgemäß wurde die Direktion der N. O. B. mit Schreiben vom 10. Mai 1900 eingeladen, das zweite Geleise auf den genannten Strecken innerhalb 3 Jahren zu erstellen und die Verlängerung der Kreuzungsgeleise u. a. auf den Stationen Siggenthal, Döttingen, Siebnen, Hettlingen, Andelfingen, Töß, Wülflingen, Pfungen, Embrach, Zweidlen, Glattbrugg, Rümlang, Bürglen, Erlen, Horn, Arbon, Ober-Winterthur, Seuzach, Ossingen, Tägerweilen durchzuführen.

Gegen diese Verfügung hat die Direktion der N. O. B. mit Eingabe vom 3./7. Juli d. J., gestützt auf Art. 14 des citierten Gesetzes, den Rekurs an die hohe Bundesversammlung erklärt. Sie bestreitet in dieser Eingabe in formeller Hinsicht das Verfügungsrecht des Bundesrates wegen Nichteinholung eines Gutachtens von Sachverständigen über die streitigen Fragen, sucht in materieller Hinsicht nachzuweisen, daß ein reelles Bedürfnis für die verlangten Anlagen nicht vorhanden sei, und schließt mit dem Antrag, es sei die bundesrätliche Auflage aufzuheben, eventuell eine vorgängige Expertise über die Bedürfnisfrage anzuordnen. Für alle Fälle legt die Bahnverwaltung Verwahrung ein gegen die Tragung der Kosten der verlangten Anlagen und behält sich vor, den Bund als künftigen Inhaber der Bundesbahnen für deren Bezahlung zu belangen, da es sich nur um Bauten für künftige Verkehrsbedürfnisse handeln könne.

Wir beehren uns nun, Ihnen über diesen Rekurs in Nachstehendem Bericht zu erstatten.

Die Eingabe der Bahndirektion macht in erster Linie geltend, daß die Bestimmung des Art. 14, Absatz 3, des Eisenbahngesetzes, welche einer Schlußnahme des Bundesrates vorgängig die Prüfung durch Sachverständige vorsieht, im vorliegenden Falle nicht befolgt worden sei, indem weder in den Beschlüssen des Bundesrates noch in den Kundgebungen des Departements von Expertengutachten die Rede sei.

Wir wollen zugeben, daß eine Prüfung über das Bedürfnis zur Erstellung der in Frage liegenden zweiten Geleise und der Stationserweiterungen durch außerhalb der Bundesverwaltung stehende Sachverständige nicht stattgefunden hat, müssen aber sofort beifügen, daß dies bisher auch in andern Fällen, in denen der Bundesrat sich zu ähnlichen Auflagen gegenüber den Bahngesellschaften veranlaßt sah, nicht der Fall war. Die Beschlüsse wurden jeweilen auf das Gutachten der Organe des Eisenbahndepartements hin gefaßt, und daß eine solche Praxis Platz gegriffen hat, läßt sich leicht erklären. Zur Zeit, als das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen in Beratung lag, schwebte den Behörden eine Organisation der Aufsicht über die Bahnen, wie sie sich nach Erlaß des Gesetzes successive ausgebildet hat, schwerlich vor, ansonst wohl in dieser Beziehung eine andere Regelung stattgefunden hätte. Wir machen dabei auf Art. 17 des Eisenbahngesetzes aufmerksam, welcher die Betriebseröffnung einer Bahn ebenfalls von der Untersuchung derselben durch Experten des Bundesrates abhängig macht, als welche Experten aber jeweilen niemand anders als die Organe des Eisenbahndepartements thätig waren. Wir fügen noch bei, daß laut Botschaft des Bundesrates vom 18. Juni 1880 zum Rekurs der Centralbahn vom 21. März 1879 betreffend Erweiterung der Station Roggwil die beiden Inspektoren des Eisenbahndepartements als Sachverständige bezeichnet waren, ohne daß dagegen Einwendungen erhoben worden wären.

Im vorliegenden Falle hat denn auch eine Prüfung durch die technische Abteilung des Departements stattgefunden, wobei dieselbe u. a. von den Beobachtungen ausging, welche anlässlich der Behandlung der Fahrpläne und der Nachweise über Zugverspätungen, sowie beim Bahnbetrieb überhaupt gemacht werden konnten, und es sind die nachstehenden Ausführungen in der Hauptsache als das Resultat dieser Untersuchung anzusehen.

Wir wollen es immerhin den h. Räten anheimstellen, ob sie in dieser Frage noch weitere Sachverständige anhören wollen.

In ihrer Rekurschrift kommt die Direktion der Nordostbahn auch darauf zu sprechen, daß im Beschluß des Bundesrates ihre Ausführungen vom 25. März 1899 nicht widerlegt worden seien, beziehungsweise der Beschluß einer Motivierung entbehre. Wir haben hierauf zu entgegnen, daß sowohl unsere Programme vom 21. Oktober 1898 und 30. März 1899 als auch unser Beschluß vom 1. Mai d. J. sich auf Berichte unseres Eisenbahndepartements stützten. Von diesen Berichten wurde jeweilen in unsern Erlassen ausdrücklich Erwähnung gethan.

Wir gehen nun zur Behandlung der Gegenstände des Rekurses selbst über.

1. Zweite Geleise.

Es wird nicht nötig sein, auf die Vorteile einer zweispurigen Bahn im allgemeinen hinzuweisen; dieselben sind allseitig bekannt und auch von den Bahnverwaltungen sonst anerkannt. Wenn die Direktion der Nordostbahn in der Begründung ihres Rekurses gleichwohl darauf verweist, daß auch die Doppelspur unter Umständen zur Quelle von ebensovielen Unfällen werden könne wie die eine Spur, so würdigt die Direktion dabei die Vorteile der Doppelspur entschieden zu wenig und führt anderseits Nachteile derselben an, die thatsächlich geringe Bedeutung haben. Die Doppelspur ist ein wichtiger Faktor für die regelmäßige Abwicklung des Verkehrs, und in dieser Regelmäßigkeit liegt eine große Garantie für die Sicherheit des Betriebes. Man darf daher mit der Erstellung des zweiten Geleises nicht zuwarten, bis der Verkehr so dicht wird, daß die Einhaltung des Fahrplanes sich als unmöglich erweist und Unfälle als Folge zu dichten Verkehrs zu beklagen sind. Wie neuerliche Vorkommnisse gezeigt haben, schließen die Zugsverspätungen und die Einspurigkeit stark befahrener Linien immer Gefahren in sich. Die Ansicht, daß das zweite Geleise nicht nötig sei, solange die Möglichkeit vorliege, auf einer Linie so viele Züge einzulegen, daß sich diese in ihrem Kurse nicht gegenseitig stören, können wir daher nicht gelten lassen. Wie schon im Bericht des Eisenbahndepartements vom 27. April d. J. gesagt ist, könnte diese Annahme nur dann einigermaßen zutreffen, wenn angenommen werden dürfte, daß jeder Zug stets fahrplanmäßig verkehrt, daß durch die Anschlüsse anderer Bahnen, durch starken Reisendenandrang etc. keine Verspätungen eintreten, daß keine Defekte am Rollmaterial etc. mehr vorkommen. Solche Zufälle werden

aber nie ganz zu vermeiden sein, und treten sie ein, so wird der Verkehr gestört und die Unregelmäßigkeit auf der einspurigen Bahn auch auf die Gegenzüge übertragen, und wenn es sich dabei um Schnellzüge mit gespannter Fahrzeit handelt, so wird die Störung um so mehr empfunden. Es kann sich im Bahnbetrieb nicht nur darum handeln, mit den Zügen überhaupt noch durchzukommen, sondern es muß auch die Regelmäßigkeit im Gang derselben gewahrt werden; denn jede Unregelmäßigkeit — und hierher gehören u. a. auch die Kreuzungsvorlegungen — bedeutet eine Betriebsgefahr.

Wir wollen hier allgemein anführen, daß die gegenwärtig bestehenden doppelspurigen Linien des schweizerischen Bahnnetzes zu einer Zeit auf die Doppelspur ausgebaut wurden, da der Verkehr auf denselben geringer war, als er auf den heute in Frage stehenden Linien der N. O. B. ist.

Bei den Fahrplankonferenzen wird der Einwand häufig gehört, daß diese oder jene Verbesserung in der Zugslage, oder die Erzielung eines bessern Anschlusses nicht durchgeführt werden könne, weil man durch diese oder jene Zugskreuzung auf der Linie gebunden sei.

Daß der Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes auf die zweite Spur mit der Dichtigkeit des Verkehrs nicht Schritt gehalten hat, dürfte übrigens aus nachstehender Gegenüberstellung im Bericht des Eisenbahndepartements vom 27. April 1900 betreffend Zugverspätungen hervorgehen:

	1890.		1898.	
	Verspätungen überhaupt.	Eigene.	Verspätungen überhaupt.	Eigene.
J. S.	993	643	2695	1692
N. O. B.	533	201	1955	784
S. C. B.	353	79	1376	381
V. S. B.	352	129	534	354
G. B.	258	127	565	151

Der Prozentsatz der verspäteten Züge betrug:

	1890.	1898.
J. S.	0,79	1,51
N. O. B.	0,34	0,60
S. C. B.	0,16	0,55
V. S. B.	0,35	0,79
G. B.	0,97	0,50

Es hat somit der Prozentsatz der eigenen Zugsverspätungen auf der J. S., N. O. B., S. C. B. und V. S. B. bedeutend zugenommen, während er auf der G. B. erheblich zurückgegangen ist. Die Dichtigkeit des Verkehrs hat zugenommen wie folgt:

Auf einen Bahnkilometer entfielen Achskilometer:

	1890.	1898.	+
J. S.	134,938	183,548	= 48,610
N. O. B. . . .	166,721	210,822	= 44,101
S. C. B. . . .	204,311	288,885	= 84,574
V. S. B. . . .	153,496	176,551	= 23,055
G. B.	237,682	318,868	= 81,186

Obschon die G. B. eine gewaltige Verkehrszunahme aufweist, ist der Prozentsatz zurückgegangen, was offenbar in der Hauptsache auf die successive Legung des zweiten Geleises zurückzuführen ist, obschon ja auch Zufälligkeiten mitwirken. Der Prozentsatz war bei der G. B. im Jahr 1891 (Bundesfeier) ausnahmsweise hoch, nämlich 1,98 und 1897 wegen Eröffnung von Zug-Goldau 1,10.

Soviel über das Bedürfnis nach zweiten Geleisen im allgemeinen.

Was nun die Linien der N. O. B. anbetrifft, für welche der Ausbau auf die Doppelspur verlangt wird, so ist vorab zu bemerken, daß Stein-Brugg im Unterbau — mit Ausnahme der Eisenkonstruktion der Brücken — zweispurig angelegt ist; ebenso zum Teil Neuhausen-Schaffhausen. Die Legung des zweiten Geleises wird daher hier einen wesentlichen Aufwand nicht erfordern. Dazu kommt übrigens, daß für die Gemeinschaftsstrecke Stein-Brugg die S. C. B. die Hälfte der Kosten zu übernehmen hat.

Auf der Linie Winterthur-Romanshorn ist der Unterbau nur einspurig angelegt und wird deshalb die Erstellung der zweiten Spur zu größeren Ausgaben führen. Immerhin sind die Bauschwierigkeiten in dem im allgemeinen flachen Gelände verhältnismäßig gering, so daß die Gesamtkosten den Betrag von Fr. 4,500,000 nicht übersteigen werden.

Die Direktion weist zur Begründung ihrer ablehnenden Haltung darauf hin, daß die N. O. B. in Bezug auf Verspätungen unter den Hauptbahnen den günstigsten Rang einnehme, nämlich (im Jahr 1899):

N. O. B.	0,49	%
V. S. B.	0,50	"
G. B.	0,59	"
S. C. B.	0,82	"
J. S.	2,25	"

Abgesehen davon, daß die N. O. B. sich nicht immer so günstig stellte wie 1899 — wie nachstehende Tabelle aufweist —

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	%	%	%	%	%
J. S.	0,79	0,93	0,47	0,92	0,83
N. O. B.	0,24	0,85	0,28	0,37	0,96
S. C. B.	0,16	0,49	0,29	0,41	0,53
V. S. B.	0,35	0,29	0,38	0,57	1,03
G. B.	0,87	1,88	1,01	0,83	0,48
	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
	%	%	%	%	%
J. S.	1,98	0,95	1,16	1,46	2,25
N. O. B.	0,72	0,30	2,07	0,60	0,49
S. C. B.	1,00	0,83	0,70	0,55	0,82
V. S. B.	0,79	0,91	0,65	0,79	0,50
G. B.	0,70	0,91	1,10	0,50	0,59

geben obige Ziffern kein richtiges Bild der geringern oder größern Regelmäßigkeit des Zugverkehrs auf einer einzelnen Linie oder auf einem ganzen Netze, indem in denselben die von andern Bahnen kommenden Verspätungen nicht berücksichtigt sind, und zwar auch diejenigen nicht, welche durch eine Kreuzung mit einem verspätet von auswärts kommenden Zuge verursacht werden. Wenn Zug 89 Basel-Zürich durch die badische Bahn verspätet wird und sodann der Zug 89 auf der Kreuzung in Brugg den Zug 90 verspätet, so werden die Verspätungen dieser beiden Züge nicht zu Lasten der N. O. B. geschrieben. Es sind nun aber gerade die von andern Netzen und namentlich die vom Auslande übernommenen Verspätungen, welche eine bedenkliche Unordnung in den eigenen Fahrplan bringen und welche daher durch Anlage der Doppelspur möglichst unschädlich gemacht werden sollten.

Wenn die N. O. B. mit den Zahlen, welche sie weiter auführt, den Nachweis leisten will, daß in der Einspurigkeit im allgemeinen keine größere Ursache der Verspätungen als in der Doppelspur zu erkennen sei, so ist ihr entgegenzuhalten, daß laut ihren Nachweisen, welche nur die bedeutenderen Verspätungen

enthalten, in den Monaten Juni bis September 1900 durch Kreuzungen auf der Linie Winterthur-Romanshorn 195 Fälle von Verspätungen von zusammen 1063 Minuten vorgekommen sind, und auf der Linie Stein-Brugg 42 Fälle mit zusammen 322 Minuten.

In der gleichen Zeit des Vorjahres auf der Linie Winterthur-Romanshorn 53 Fälle von zusammen 148 Minuten, und auf der Linie Stein-Brugg 35 Fälle von zusammen 135 Minuten.

Dieses Verhältnis erscheint ungünstig genug, um zum Aufsehen zu mahnen. In der Rekurseingabe der N. O. B. sind mit Bezug auf die Linie Winterthur-Romanshorn 156 Fälle von Verspätungen und Überholungen im Sommer 1899, oder dreimal mehr als in den monatlichen Nachweisen, angegeben. Nimmt man an, es sei das Verhältnis im Sommer 1900 ungefähr gleich gewesen, so müssen in dieser Zeit in Wirklichkeit 600 derartige Fälle vorgekommen sein.

Die N. O. B. hat Vergleichen mit den Linien Luzern-Aarburg, Olten-Solothurn und Winterthur-St. Gallen angestellt, und da ergibt sich allordings, daß auf der erstgenannten die meisten Verspätungen durch Kreuzungen entstehen, wobei aber sofort zu bemerken ist, daß diese Linie in naher Zeit ebenfalls auf die zweite Spur auszubauen sein wird. Sie stand denn auch auf dem bezüglichen Programm, und wenn der Bundesrat nicht auf die sofortige Anhandnahme der Ausführung gedrungen hat, so geschah dies im wesentlichen mit Rücksicht darauf, daß durch die Bahnhofbauten in Basel, Olten, Sissach etc. das Personal der Centralbahn so in Anspruch genommen ist, daß die Verwaltung erklärt, weitere Projekte einstweilen nicht vorbereiten zu können. Hier ist überdies daran zu erinnern, daß durch den Bundesratsbeschluß vom 1. Mai 1900 der Centralbahn die Ausführung des zweiten Geleises Thörishaus-Bern und Wylerfeld-Gümligen aufgelegt worden ist.

Wir haben schon weiter oben darauf hingewiesen, daß die bestehenden zweiten Geleise zu einer Zeit erstellt wurden, als auf den betreffenden Linien weniger Züge verkehrten, als heute auf Stein-Brugg oder Winterthur-Romanshorn circulieren. So fuhren, als die Anlage der Doppelspur beschlossen wurde, auf Lausanne-Villeneuve 24, Pratteln-Stein 22, Zollikofen-Herzogenbuchsee 24 regelmäßige Züge.

Auf den ältern Hauptlinien verkehrten noch weniger Züge als das zweite Geleise gelegt wurde. Die damalige Zahl der Züge, kann allerdings mangels graphischer Fahrpläne vor 1880 nicht fest-

gestellt werden; dagegen ist zu verzeichnen, daß im Jahre 1880 auf den damals schon zweispurigen Linien Genf-Lausanne 20, Basel-Olten 20, Olten-Aarau 18, Brugg-Winterthur 24 regelmäßige Züge fuhren. Dem gegenüber ist zu betonen, daß Stein-Brugg im letzten Sommer 38 regelmäßige Züge und Winterthur-Romanshorn deren 26 hatte.

Bei allen diesen Vergleichen darf auch die Gattung der Züge nicht außer acht gelassen werden, und da ist nun hervorzuheben, daß auf der Linie Stein-Brugg im letzten Sommer 13 Schnellzüge verkehrt haben, welche an ausländische Schnellzüge anschließen. Es darf daher der Bötzinglinie mit Recht der Charakter einer internationalen Route zuerkannt werden, was ohne Zweifel die Direktion der N. O. B. im Jahr 1891 ebenfalls angenommen hat, als sie auf der Strecke Pratteln-Stein die zweite Spur projektierte, obschon die Zahl der regelmäßigen Züge — darunter 4 Schnellzüge — nur 22 betragen hat.

Ähnliches ist zu bemerken in Bezug auf die Linie Winterthur-Romanshorn, auf welcher zur Zeit 26 Züge, inklusive 6 Schnellzüge, verkehren. Es ergibt sich namentlich, daß bei Einlage von Schnellzügen mit ausländischen Anschlüssen die Zahl der Verspätungen zunimmt, wie dies insbesondere auch die Erfahrungen im Sommer 1900 gelehrt haben. Die monatlichen Verspätungsnachweise, in welchen nur die bedeutendern Verspätungen aufgeführt sind, enthielten für die vier Sommermonate 1899 nur 53 Fälle von Verspätungen durch Kreuzungen, für die Sommermonate 1900 dagegen, auf welche Zeit die Nordostbahn neue Schnellzüge München-Zürich-München einlegte und einen bereits bestehenden Schnellzug München-Zürich beschleunigte, 195 derartige Fälle.

Zu der Linie Winterthur-Romanshorn ist im übrigen hervorzuheben, daß sie, nachdem zwischen Lausanne und Bern die zweite Spur gemäß Auflage des Bundesrates an die J. S. und S. O. B. ausgeführt sein wird, das einzige Stück der Hauptverbindung Genf-Bodensee mit nur einem Geleise wäre. Die durchgehends zweispurige Anlage dieser Hauptverbindung wurde aber von jeher ins Auge gefaßt und dieselbe daher auch in die jeweiligen Programme aufgenommen. Wir erinnern hier noch an die Eingaben, welche die Regierung von Thurgau anno 1895/96 zu gunsten der Erstellung der zweiten Geleise Winterthur-Romanshorn gemacht hat, und betonen überdies, daß diese Linie vermöge ihrer günstigen Steigungsverhältnisse stets eine Hauptverkehrslinie

bleiben wird. Wenn die Direktion der N. O. B. davon spricht, die Linien Stein-Brugg und Winterthur-Romanshorn nötigenfalls durch Ablenkung des Güterverkehrs oder Einführung des Nachtdienstes zu entlasten, so ist darauf zu erwidern, daß es weniger die Güterzüge mit ihrem reichlichen Spielraum an Fahrzeit sind, welche den Verkehr stören, als vielmehr die Personen führenden Züge, und zwar namentlich die internationalen Schnellzüge.

Betreffend die Strecke Neuhausen-Schaffhausen ist zu bemerken, daß dieselbe, wie schon erwähnt, im Unterbau zum großen Teil zweigeleisig angelegt ist, also die Erstellung des zweiten Geleises einen bedeutenden Aufwand nicht erfordert, während anderseits die Züge der sich in Neuhausen vereinigenden Linien Zürich-Eglisau-Schaffhausen und Winterthur-Schaffhausen mit Hilfe des zweiten Geleises regelmäßiger werden verkehren können.

Schon vor Jahren wurde uns übrigens berichtet, daß die N. O. B. daran denke, das zweite Geleise zu legen, und als im Jahr 1898 Herr Luchsinger in Schaffhausen das Gesuch um Gewährung eines Geleiseanschlusses an den dortigen Bahnhof stellte, wurde derselbe abgewiesen mit der Begründung, daß das Terrain früher oder später für die Anlage des zweiten Geleises erforderlich sein werde.

Wenn die Direktion der N. O. B. sich gegen die Tragung der Kosten, welche der Bau der zweiten Spuren auf den genannten Linien mit sich bringt, verwahrt, so bemerken wir, daß diese Kosten selbstverständlich nicht dem Bund überbunden werden können.

2. Verlängerung der Kreuzungsgeleise.

Wir nehmen Vormerk davon, daß die Nordostbahn auf einer Anzahl der von uns genannten Stationen die Kreuzungsgeleise auf die Länge von 320 m. bringen will. Was die übrigen Stationen anbetrifft, welche auf die Linien Turgi-Waldshut, Winterthur-Schaffhausen und Winterthur-Etzwilen-Konstanz-Rorschach entfallen, so fällt vorab der Einwand der N. O. B., daß es sich hier um Nebenlinien handle, dahin, indem dieselben durch Beschluß des Bundesrates vom 10. August d. J. zu den Hauptbahnen eingereiht wurden.

Die Anlage der Ausweichgeleise mindestens auf die angegebene Länge bildet ein Postulat, das seit Jahren aufgestellt

wurde, und zwar im Interesse des Civilbetriebes. Wir sehen deshalb keinen Grund, auf dasselbe zu verzichten.

In Bezug auf Tragung der Kosten haben wir unsere zu den zweiten Geleisen gemachte Bemerkung zu wiederholen.

Wir beantragen zum Schlusse, es wolle die Bundesversammlung den Rekurs der Nordostbahn gegen den Bundesratsbeschluß vom 1. Mai d. J. betreffend zweite Geleise und Verlängerung der Kreuzungsgeleise in allen Theilen abschlägig bescheiden.

Bern, den 20. Dezember 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den Rekurs der Direktion der Nordostbahn in Sachen der Erstellung zweiter Geleise und Verlängerung der Kreuzungsgeleise. (Vom 20. Dezember 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1900
Date	
Data	
Seite	1021-1031
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 456

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.