

Zeitschrift:	Schweizer Archiv für Tierheilkunde SAT : die Fachzeitschrift für Tierärztinnen und Tierärzte = Archives Suisses de Médecine Vétérinaire ASMV : la revue professionnelle des vétérinaires
Herausgeber:	Gesellschaft Schweizer Tierärztinnen und Tierärzte
Band:	54 (1912)
Heft:	7
Artikel:	Die Viehtransporte in der Schweiz
Autor:	Schellenberg, K.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-590025

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

SCHWEIZER ARCHIV FÜR TIERHEILKUNDE

Herausgegeben von der Gesellschaft Schweizer. Tierärzte

LIV. Bd.

Juli 1912

7. Heft

Die Viehtransporte in der Schweiz.

Von Dr. K. Schellenberg, Zürich.

Im August 1911 erliess der kantonale Zürcher Tierschutzverein unter der Devise: „Schafft Recht und gebt Erbarmen“ einen Appell an die Öffentlichkeit, worin er zur Unterzeichnung einer Massenpetition an unsere oberste Landesbehörde zu Gunsten der Hebung von Missständen im Schlachtviehtransport aufforderte. Er begründet sein Verlangen damit, dass namentlich im Laufe des letzten heissen Sommers, bei Schlachtviehtransporten oft Tiere umgestanden seien oder infolge des Transportes abgetan werden mussten. Die Tiere werden auf dem Transporte während vielen Tagen nicht getränkt, nicht gefüttert, sie sind zusammengepfercht, um Transportspesen zu ersparen, sie können nicht liegen und ausruhen. Besonders die argentinischen Ochsen müssten ein unsägliches Martyrium auf dem Transport zur Todesstätte erdulden. Das alles, weil, obwohl Vorschriften bei in- und ausländischen Eisenbahnen bestehen, diese nicht gehandhabt und Übertretungen nicht geahndet würden. Die Petenten verlangen, dass dieser Schandfleck der Kultur für die Zukunft getilgt werde, und dass unsere Behörden von unten bis oben die zum Schutze der ärmsten Geschöpfe erlassenen Vorschriften handhaben und wenn nötig ergänzen.

Dieser Massenprotest des kantonalen Zürcher Tierschutzvereins ging anfangs November 1911 von 21,166 Unterschriften begleitet an den Bundesrat mit der Bitte um

Würdigung, entsprechend dem Ernst der Sache. Sie erinnert an die Forderung der persönlichen Strafbarkeit der schuldigen Bahnbeamten und Angestellten; grundsätzlich sollte wie in Frankreich Vieh nur als Eilgut spediert werden dürfen, die grenztierärztlichen Vorschriften verschärft werden. Es wird im fernern das Postulat gestellt, keinen der gegenwärtig bestehenden Viehtransportwagen mit mehr als acht Stück Grossvieh beladen zu lassen und auf eine veränderte Konstruktion besonderer Viehtransportwagen mit der Möglichkeit einer gefahrlosen Tränkung und Fütterung der Tiere Bedacht zu nehmen.

Der Bundesrat hat diese Eingabe an die Eisenbahnabteilung des eidg. Eisenbahndepartementes zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Das Departement gibt bezüglich der angeführten Missstände dem Zusammenwirken verschiedener Umstände Schuld, gegen die die schweizerischen Bahnverwaltungen zum Teil machtlos sind. Durch Auferlegen von Bussen an Bahnbeamte oder Gesellschaften wird nichts erreicht, es müssen wirksamere Massnahmen getroffen werden, wie z. B. Verschärfung der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften über die Viehbeförderung, Verbesserung der Stationseinrichtungen zum Füttern und Tränken sowie Übernachten der Tiere. Den Missständen im internationalen Verkehre kann nur durch entsprechende Vereinbarungen gesteuert werden.

Vom Standpunkte des Tierschutzes wie vom rein verkehrstechnischen Gesichtspunkte aus betrachtet, muss das Bestehen von Missständen im Viehtransportwesen zugegeben werden. Die Hauptsache der zu beanstandenden Momente liegt ohne Zweifel in der gegenwärtigen Ausdehnung des internationalen Viehverkehrs und weniger in den Verhältnissen des rein inländischen Transportwesens. Nicht zum geringsten Teile trägt das stetige Wachsen des Warenverkehrs in unserem Lande überhaupt zur Erschwerung bei. Doch dürfte es wohl angezeigt sein, wenn

speziell dem Verkehrswesen der animalischen Lebensmittel, deren Natur ja eines teils eine besondere Sorgfalt in der Spedition voraussetzt und die andernteils in unserem Lande von ferne beschafft werden müssen, spezielle Aufmerksamkeit seitens der zuständigen Behörden gewidmet wird. Es lässt sich deshalb die angeschnittene Frage nicht bloss vom rein tierschützlerischen Standpunkte aus, sondern mit viel grösserem Rechte vom allgemein national-volkswirtschaftlichen Gesichtswinkel her beleuchten und zur Revision empfehlen. Die gegenwärtige Situation erwartet und verdient die möglichst allseitige und ausgiebigste Nutzbarmachung unserer nationalen und internationalen Verkehrsmittel zur Alimentierung unseres Landes.

An dieser Stelle möchten wir uns auf die Besprechung des Tiertransportwesens beschränken und unsere Beobachtungen und Wünsche zur Diskussion der beteiligten Fachkreise und Behörden stellen.

Um über die Menge der eingeführten ausländischen Schlachttiere vorab orientiert zu werden, sei erwähnt, dass im Jahre 1911 laut Angabe der Zollstatistik etwas mehr wie 59,600 Stück Grossvieh und etwa 217,000 Stück Kleinvieh sowie etwa 194,000 Meterzentner geschlachtetes Fleisch in unser Land importiert wurde. Zum Transporte des ausländischen Schlachtviehes dienen die Originalwagen der Eisenbahntransportunternehmungen der betreffenden Herkunftsänder, sofern die Transporte nicht an der Landesgrenze in Wagen unserer Landestransportanstalt umgeladen werden.

Laut Statistik über das Rollmaterial der schweizerischen Bundesbahnen am Ende 1910 belief sich der Bestand an gedeckten Güterwagen, die zum Viehtransport verwendet werden (Serien K, K₁, K₂, K_{2c}, K_{2d}) auf etwa 7730 Stück, ausnahmsweise werden auch Wagentypen Serie J mit Vieh befrachtet. Die Innendimensionen der Wagen sind verschiedene: ihre Länge variiert zwischen 4,940—6,720 m, die

Breite zwischen 2,450—2,720 m, die Wandhöhe zwischen 2,050—2,200, die benützbare Bodenfläche von 12,50 bis 18,20 m².

Die Wagentypen der ausländischen Bahnen, welche mit Vieh befrachtet in unser Land kommen, zeigen gleichfalls grosse Variationen. Am grössten sind die Wagen der schwedischen Staatsbahn dimensioniert, mit nützbaren Bodenflächen von 19 m², am geringsten in der Ausdehnung sind Wagen von französischen und italienischen Bahngesellschaften mit 12—16 m² Bodenfläche; gut dimensioniertes Wagenmaterial treffen wir bei der badischen, württembergischen und preussischen Staatsbahn.

Die innere Einrichtung der verschiedenen Wagentypen beschränkt sich auf Befestigungs-, Ventilations-, Absperr-, Überwachungs- und Fütterungsvorrichtungen. Befestigungsringe oder -Stangen an den Längs- oder Querwänden ermöglichen die absolut notwendige Fixation grösserer Tiere am Kopfe. Die Ventilation geschieht durch seitlich oder vorne angebrachte Fensteröffnungen mit oder ohne regulierbaren Verschlüssen und Sicherungen gegen Herauslehnen. An den Wagendecken Kamin- oder Torpedoöffnungen, die Wagentüren mit Fixationseinrichtungen oder mit Ersatzgittern oder Stangenverschlägen für Sommertransporte. Absperrvorrichtungen für jedes einzelne Tier durch leicht einzusetzende Eisenstangen oder Halbwände bei halben Ladungen oder Abtrennungen von Tieren diverser Herkunft oder als seitliche Fixierung. Überwachungseinrichtungen für Wagenladungen während der Fahrt oder auf Zwischenstationen ohne notwendige Öffnung des Wagens oder Zutritt des Personals von den Breitseiten her. Fütterungsvorrichtungen existieren in Form von Raufen für Rohfutter oder beweglichen Trögen für flüssige Nahrung.

Als gesetzliche Bestimmungen kommen in Frage die Polizeivorschriften für den Transport lebender Tiere auf schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen; Bundes-

ratsbeschluss vom 28. November 1905 mit Zusatzbestimmungen sowie der Bundesratsbeschluss betr. Nachtrag zum Transportreglement vom 15. Januar 1909, sowie das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit Zusätzen. Für den Überwachungsdienst an der Landesgrenze gelten die Spezialinstruktionen für die schweizerischen Grenztierärzte. Die ausländischen Bestimmungen sollen hier nicht weiter besprochen werden.

Nach Bundesrecht haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden bei lebenden Tieren, welcher aus der mit dem Transport der Tiere verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist, dagegen übernimmt die Bahn den Transport unter Beobachtung der nötigen Vorsichtsmassregeln ihrerseits. Die Stationen müssen mit Vorrichtungen für direktes Verladen versehen sein, mit Pferchen und Einrichtungen zum Füttern und Tränken. Die Transportwagen müssen gedeckt sein für Pferde und Grossvieh, nicht unter 2,45 m, Breite, bei kleineren Dimensionen müssen die Tiere längs gestellt werden. Sodann müssen Luftklappen, Lattengitter und Ventilationseinrichtungen vorhanden sein, sowie geeignete Anbindevorrichtungen. Der Wagenboden ist mit Sand zu bestreuen. Die Zufuhr zur Bahn hat bei Pferden eine Stunde, bei übrigen Tieren zwei Stunden vor Abgang des Zuges zu geschehen. An Sonn- und Festtagen werden keine Viehsendungen angenommen. Dem Absender und Empfänger liegt das Ein- und Ausladen der Tiere unter Aufsicht der Bahnangestellten ob, dabei ist jede quälerische Handlung verboten. Gegen Gebühr besorgt die Bahn den Ein- und Auslad, jedoch ohne Verpflichtung und ohne Schadenshaftung. Wenn kein Führer der Sendung vorhanden ist, sind die Eisenbahnorgane verpflichtet, dem Transporte die nötige Aufsicht angedeihen zu lassen unter Nachnahme der entstandenen Kosten. Das Ausladen und Wegführen der Tiere hat spätestens eine halbe Stunde nach

Ankunft auf der Bestimmungsstation zu erfolgen. Werden Tiere nicht weggeführt, so sorgt die Bahn für Unterkunft und Pflege; von Abends 8 Uhr an ladet die Bahn aus. Grossvieh soll stets angebunden sein, nur Kleinvieh ist frei zu lassen. Die Köpfe sind nach der gleichen Seite zu binden, nur Zuchttiere dürfen verschränkt werden. Gross- und Kleinvieh ist von einander zu trennen. Schafe und Schweine dürfen nicht mit Rindvieh zusammen verladen werden. Grossvieh muss genügend Platz haben, ein Mann soll zwischen zwei Stücken leicht hindurchgehen können. Für Schafe ist $0,22 \text{ m}^2$ Bodenfläche pro Stück zu reservieren. Die Tiere müssen ausruhen können und Fütterung und Tränken soll im Wagen vorgenommen werden können. Käfige und andere Behälter müssen luftig und mit gutem Boden versehen sein, damit die Tiere aufrecht stehen können und die nötige Bewegung und Fütterung leicht möglich ist. Andere Güter dürfen nicht in Viehwagen verladen werden. Tiere, welche ihren Bestimmungsort nicht innert 24 Stunden erreichen, sollen inzwischen mindestens einmal auf einer Zwischenstation gefüttert und getränkt werden und müssen, wenn sie auf einer Station übernachten müssen, dabei ausgeladen werden. Vorbehalten bleiben hierviehseuchopolizeiliche Bestimmungen, wonach der Auslad der Tiere vor Ankunft verboten ist. Milchkälber, deren Transport mehr als 10 Stunden in Anspruch nimmt, sind auf der Grenzstation nahrhaft zu tränken, Geflügel und kleine Tiere dürfen nicht länger als 12 Stunden ohne Fütterung sein. In den Begleitpapieren ist Ort und Datum der Fütterung vorzumerken. Findet die Beförderung auf Verlangen als Eilgut statt, so wird die tarifmässige Taxe um 40% erhöht, der Versender hat bei der Aufgabe zu erklären, ob mit Eil- oder gewöhnlicher Fracht zu befördern ist. Die Züge müssen so angeordnet sein, dass längere Aufenthalte auf Zwischenstationen ausgeschlossen sind und dass jede Station wenigstens einmal täglich die 24-stündige Transportleistung

ohne Übernachten erzielen kann. Bei gewöhnlicher Fracht ist auf lokale Verhältnisse besonders Rücksicht zu nehmen.

Laut Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über das Post- und Eisenbahndepartement, hat dieses bei der bevorstehenden Revision des Transportreglementes auf die Anregungen hinsichtlich des Tierschutzes nach Möglichkeit Bedacht zu nehmen versprochen.

Sowohl die Grenztierärzte wie die Schlachthoftierärzte dürfen als kompetente Personen bei den Missständen im Auslandschlachtvieh-Transportwesen angehört werden, da sie in erster Linie als Fachleute täglich objektiv und unter Anhörung der Urteile des Verkehrspersonals, der Händler und Metzger mit der Frage in Berührung kommen.

Durchgehen wir die Rapporte der Grenztierärzte über die wesentlichen Transportunfälle beim Importvieh während des Jahres 1911, so stehen die Todesfälle bei den Schweinen mit den grössten Zahlen oben an und zwar je nach der Grösse des Importes und den Einfuhrmonaten. Dabei lässt sich als schädigendes Moment die Länge des Transportweges, die fehlende Fütterung, die Überlastung des Wagens und die herrschende Tagestemperatur, fehlerhafter Ein- und Auslad, Verwendung unrichtigen Wagenmaterials beschuldigen.

Beim Grossvieh geben in erster Linie und fast ausschliesslich die Transporte argentinischer Ochsen zu Klagen Anlass. Trafen doch gerade im letzten Jahre während der heissen Sommermonate Juli, August und September etwa 6000 Stück dieser Tiere in den Schlachthöfen unseres Landes ein in einem physischen Zustande, der selbst die Aufmerksamkeit von Laien auf sich ziehen musste und der in der Folge in Presse und Petitionen drastisch genug illustriert wurde. Die Häufigkeit der Todesfälle und Not-schlachtungen an den Grenzstationen und im Inlande liessen auch für die Importeure die Frage nach der gänzlichen Sistierung dieses Importes angesichts der grossen

finanziellen Schädigungen und begleitenden Inkonvenienzen ernstlich zur Prüfung nahtreten, wenn nicht die Möglichkeit der Umgehung der hauptsächlichsten Transportschwierigkeiten in Erfüllung gehen konnte.

Die Todesursachen und Notschlachtungsgründe sind Herzlähmungen, Hitzschlag, Erstickung, Erschöpfung, Brüche von Knochen, innere und äussere Verletzungen. Oft bei der Schlachtung erst erfahren wir die vielen Verletzungen und Kontusionen, denen die Tiere zufolge ihres langen Transportes ausgesetzt waren. Ganz abgesehen vom rein tierschützlerischen Gesichtspunkte muss der rein kommerzielle gewerbliche, die oft gänzliche oder nur teilweise Wertverminderung des Fleisches und der Häute derartig verunstalteter Tiere in Betracht gezogen werden. Die Übelstände des Schiffstransportes, das Ein- und Ausladen der Tiere, der oft stürmische Seegang, die äquatoriale Hitze, die veränderten Futter- und Lebensbedingungen, der Aufenthalt in den schlecht ventilirten Schiffsräumen, alle diese Faktoren lassen sich gar nicht oder nur teilweise umgehen. Den Transportfehlern auf Eisenbahnen dagegen lässt sich aus leicht ersichtlichen Gründen viel eher steuern, namentlich wo geordnete Eisenbahnverhältnisse vorliegen, und es im gegenseitigen Interesse beteiligter Transportanstalten liegt, Viehtransporte möglichst rasch ihrem Bestimmungsorte zuzuleiten. Wohl muss zugegeben werden, dass Verbesserungen jenseits unserer Landesgrenze sich nicht so leicht durchführen lassen, dagegen können im Inlande und bei der Transportübernahme an der Grenze entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

Begreiflicherweise besteht oft bei Bahnverwaltungen und Viehhändlern das Bestreben nach bestmöglichster Ausnützung des Platzes im Eisenbahnwagen. Zur Entscheidung der Frage des Platzbedürfnisses kommt in Betracht die Grösse des zu versendenden Tieres und die Transportstrecke. Nach dem beanspruchten Platze, der

Ladefläche der Tiere, bemisst sich selbstverständlich die Frachttaxe, deshalb bildet diese den Hauptfaktor für den Tiertransport. Ausgangspunkte für die Frachtberechnung wären entweder Abstufungen oder Einteilungen nach Kategorien oder nach Lebendgewicht oder Festsetzen von Normalflächen als Ladeflächen für jede einzelne Tierart. Die Transportspesen würden sich ergeben nach dem durchfahrenen Bahnkilometer, der Tierzahl und Ladefläche oder dann bei ganzen Wagenladungen, wobei die Stückzahl eine fixierte ist, nach Kilometer entsprechend der Grösse des Wagens. Oft wird eine Grundtaxe oder Abfertigungsgebühr mitberechnet.

Die Limitierung der Stückzahl bei Wagenladungen ist von sehr grosser Wichtigkeit. Für Pferdetransporte ist diese Zahl bei fast allen Wagengattungen festgesetzt und mit Rücksicht auf Militärtransporte durch Aufschriften fixiert. Sechs Pferde sind normiert bei Bodenflächen von 16,5 bis 18 m²; angenommen ist dabei immer die Aufstellung der Tiere in der Längsachse des Wagens. Acht Pferde fassen schwedische und serbische Wagen mit 19 und mehr m² Ladefläche.

Die Belastung mit Ochsen ist eine recht unterschiedliche. Vorab als überlastet zu taxieren sind Wagen mit 11 bis 12 Stück bei Ladeflächen von nur 16 m², eine Erscheinung, die häufig bei französischen und italienischen Wagen zu beobachten ist. Umgekehrt soll hier gesagt sein, dass das Verlangen in jedem Falle nur eine maximale Belastung von acht Stück zu gestatten, einem sachgemässen Entgegenkommen für Eigentümer und Transportverwaltung entbehrt. Wagen unter 16 m² Ladefläche sollten für Fremdviehtransporte von der Grenze her nach dem Inlande nie mehr als acht Stück Grossvieh enthalten. Wagen mit über 16 m² dürfen ohne Bedenken je nach Grösse mit 9 bis 10 Stück befrachtet werden. Die Einzelladefläche für Ochsen und Stiere wäre zwischen 1,6 bis 1,8 m² festzusetzen,

wobei eine Länge des Tieres von 2,5 m und eine Breite von 0,60 bis 0,80 als Mittelmass verstanden ist. Ganz gleichgültig ist dabei, ob die Tiere nach einer Richtung oder verschränkt aufgestellt sind. Zweckmässiger ist jedenfalls, die Tiere des Rindergeschlechtes quer zu stellen und zwar Kühe und Rinder nach einer Längsseite, nur bei Stieren dürfte eine verschränkte Aufstellung, d. h. mit den Köpfen abwechselnd nach links und rechts, gestattet werden. Bei nicht vollständig gefüllten Wagen sind die Tiere entweder in genügender Distanz auseinander zu halten oder dann mit abgrenzenden, genügend festen Querstangen seitlich zu fixieren. Grundsätzlich sollten keine Viehtransportwagen unter 2,50 m Breite für Grossviehtransport bei querer Aufstellung Verwendung finden. Ohne weiteres soll zugegeben werden, dass die schweizerischen Bundesbahnen ein für Tiertransporte wohlgeeignetes Wagenmaterial besitzen. Immerhin dürfte man auch hier bestrebt sein, den Fortschritt im Auge zu behalten. Deshalb dürfte sich wohl die Prüfung der Frage empfehlen, ob nicht eine etwelche Vergrösserung des Wagens von 12,5 Tonnen auf 15 Tonnen, ähnlich wie bei Personenwagen, anzustreben sei.

Für Kälbertransporte ist eine Ladefläche von 0,6 bis 0,8 m² je nach Grösse der Tiere und der Dauer des Transportes zu berechnen. Über 35 Stück sollten bei 16—18 m² Bodenfläche niemals in einem Wagen versandt werden.

Für Schweine genügen je nach Grösse und Mästungszustand 0,4—0,5 m², wobei leichtere Ware nur zu 40—50 Stück in einem Wagen verfrachtet, schwerere nur zu 30 bis 35 Stück in Wagen mit einer Etage und von 17 bis 18 m² Bodenfläche angenommen werden sollten. Für Zweietagenwagen wäre die Minimalzahl im Doppel zu berechnen, wobei nur Wagen mit Lattenverschlägen Verwendung finden dürften.

Schaftransporte beanspruchen den geringsten Raum, eine Ladefläche von 0,3 bis 0,4 m² pro Stück je nach Grösse,

ganze Wagenladungen sollten nicht mehr wie 50—70 Stück enthalten.

Die Folgen unrichtigen Tiertransportes, sei es in überfrachteten Wagen mit zu grosser Stückzahl, unzweckmässiger Aufstellung, unrichtiger oder mangelhafter Konstruktion des verwendeten Wagenmaterials oder mangelnder Aufsicht und Pflege während des Transportes sind am Tiere selbst in mehr oder weniger auffälliger Weise zu bemerken. Nutzvieh ist glücklicherweise diesen Schädigungen weniger ausgesetzt, weil die Transportdauer, mit Ausnahme bei Auslandspferden, eine dem Inlandsverkehr angemessen kürzere ist, im allgemeinen der Nutzviehtransport ein sorgfältigerer ist. Die Wagen erfahren eine Überladung höchstens an Markttagen; meistens werden Begleiter den Tieren mitgegeben und die Obsorge seitens des Eigentümers, der beim Ein- und Auslad zugegen ist, sowie des Bahnpersonals setzen intensiver ein, wie bei Auslands- und Schlachtviehtransporten. Doch bleiben auch dort Viehsendungen, die erst spät am Nachmittag zur Spedition aufgegeben werden, deshalb den Bestimmungsort nicht mehr frühzeitig genug erreichen, um ausgeladen zu werden, eine Sorge der Stationsvorstände. Die Tiere müssen im Wagen übernachten, wenn Zugsanschlüsse nicht mehr möglich sind, oder keine Einstellungsgelegenheit da ist, oder werden an der Rampe des Bestimmungsortes von ihren Eigentümern nicht mehr abgeholt nach vergeblichem, oft stundenlangem Warten. Für Inlandstransporte sollten die für die übrigen Güter festgesetzten sog. Lieferfristen keine Geltung haben oder dann so gekürzt werden, dass der Transport noch am selben Tage den Bestimmungsort erreicht und zum Auslad kommen kann. Auf grössere Strecken sollte deshalb am Nachmittage nur noch mit Eilfracht und mit möglichst direkten Zugsverbindungen speditiert werden. Auf jeder Aufgabestation müsste der Vorstand über die Zeit der Ankunft der Tiere am Bestimmungsorte dem Versender richtigen Bescheid erteilen können.

Die weit grössere Zahl von Klagen hat der internationale Transport nach sich gezogen. Hier ist in erster Linie das oft ungenügende Wagenmaterial zu bemängeln; wie oft haben da nicht die Grenztierärzte in Chiasso und Luino die zu schmalen oder sonst ganz ungeeigneten Viehtransportwagen zurückgewiesen, oft überfüllte Wagen durch das Bahnpersonal entladen oder entkräftete und verunfallte Tiere schlachten lassen. Die Frage der zweckmässigen Einrichtung der namentlich für Ferntransport bestimmten Grossviehwagen ist bei uns noch nicht gelöst. In dieser Richtung sind uns amerikanische Gesellschaften durch Einrichtung von Wagenmaterial für Fütterungs- und Tränkezwecke während der Fahrt voraus. Die überfüllten und defekten Wagen sollten an den Grenzstationen umgeladen, solche mit ungenügenden oder nicht regulierbaren Ventilationseinrichtungen ausgeschaltet werden. Kleinviehtransportwagen mit zwei Etagen entbehren oft genügender Ventilation, zweckmässig sind hier Gitterwagen, Ersatz der festen Türen durch Lattenverschlüsse, die auf den Stationen vorrätig gehalten werden sollten, Ermöglichung von Abteilungen durch veränderliche durchbrochene Scheidewände. Der Umlad und die anschliessende Fütterung der Tiere kann auf den Grenzstationen nur insoweit geschehen, als hiezu die nötige Einrichtung und die Zeit reicht. Der Aufenthalt der Züge, die Untersuchung und Zollabfertigung sind hier mit zu berücksichtigen.

Erfreulicherweise hat bereits die k. Generaldirektion der Bahnen in Elsass-Lothringen Vorkehrungen getroffen, die dem Viehtransporte erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden. Darnach sind: 1. zu enge Verladungen zu verhindern, 2. für pünktliche und schnelle Beförderung zu sorgen, 3. längere Aufenthalte auf den Zugwechselstationen zu vermeiden, 4. solche Sendungen, deren fahrplanmässige Beförderung durch Zugsverspätung oder aus andern Gründen ohne Schuld der Absender oder Begleiter verzögert worden ist,

mit den für Tiere freigegebenen Zügen, die die Sendung dem Bestimmungsorte am schnellsten zuführen, ohne Berechnung eines Frachtzuschlages weiter zu befördern. 5. Zum Besprengen der Wagen und für die Tiere Wasser und bahn-eigene Geräte zur Verfügung zu halten. 6. Für Schweine in Ladungen auf Antrag möglichst nur Wagen mit Latten-wänden zu stellen und schliesslich soll Vieh, das auf weite Entfernung versendet wird, während der heissen Zeit in den Nacht- und anschliessenden kühlen Tagesstunden befördert werden.

Für die Schweiz ist eine möglichst rasche Beförderung von Schlachtvieh ab den Grenzstationen Luino, Chiasso, Brig, La Plaine, Verrières, Col des Roches, Pruntrut, Basel und Singen für die Schlachthöfe des Landes dringend notwendig. Besondere Viehzüge sind während der heissen Jahreszeit während den Abend- und Nachtstunden einzulegen. Am Sonnabend und Sonntag sollte kein Schlachtvieh zur Beförderung angenommen werden. Was die Fütterung auf dem Transporte betrifft, so wäre als Grundsatz durchzuführen, für diese an der Grenze die nötige Verpflegung eintreten zu lassen, besondere Einrichtungen zu schaffen, die ein Füttern und Tränken ausserhalb des Wagens unter Dach ermöglichen. Im Interesse rascherer Spedition läge ein Füttern des Kleinviehes innerhalb der Wagen. Von der Grenze ab sollte es möglich sein, die Transporte spätestens nach zwölf Stunden im Inlande zum Auslad zu bringen. Hängt doch von der raschen und richtigen Spedition das Befinden der Tiere am Bestimmungsorte ab, die physischen und psychischen Traumen aller Art, die Eisenbahnkrankheit der Pferde und Rinder.

Die Schlachthöfe des Inlandes sollten eine sofortige und unverzügliche Zustellung der befrachteten Viehwagen erhalten. Leider bestehen oft an Schlachthöfen grosse Fehler hinsichtlich des Eintreffens der Transporte oder sind die betreffenden Stellen ganz mit ungenügenden Entlade-

und Reinigungseinrichtungen versehen. So kommt es vor, dass Sendungen auf Zwischen- oder Endstationen manchmal stundenlang stehen bleiben, ohne dem Schlachthofe zugeführt zu werden. Dann werden oft Teilentladungen an Stationsrampen ausgeführt, die Tiere sodann zu Fuss oder mit Privatfuhrwerk in den Schlachthof verbracht und schliesslich der bleibende Rest dem Schlachthofe im Eisenbahnwagen zugefahren. Damit werden die modernen, technisch vollkommenen Einrichtungen moderner Schlachthöfe mit ihren Eisenbahnanschlüssen und bequemen Entladerampen überflüssige Anlagen. Stationen in Gemeinden, deren kommunale Schlachthöfe Geleiseanschluss besitzen, sollten Schlachtvieh nicht früher als an deren Rampe ausladen lassen, eventuell wäre die Einrichtung einer separaten Güterempfangsstation an den Schlachthöfen in Aussicht zu nehmen. Gelangen doch in die Schlachthöfe nicht nur Einfuhrsendungen von lebendem Vieh, sondern auch Fleisch und Fleischwaren aller Art, sowie Ausfuhrstücke.

Am Schlusse mag darauf aufmerksam gemacht werden, dass es im Interesse der Allgemeinheit liegt, dass das Fleisch der transportierten Tiere in bestmöglichstem Zustande zum Konsumenten gelange, eine Forderung, deren Berechtigung über allem Zweifel steht und deren Erfüllung u. a. im richtigen Viehtransport liegt. Würden diesem Verlangen vermehrte Hindernisse entgegenstehen, so müsste der Viehtransport gegenüber dem Fleischtransport in den Hintergrund gedrängt und die Fleischversorgung unseres Landes würde in ähnlicher Weise wie in Nordamerika in der Weise sich vollziehen, dass die Schlachtung der Tiere in möglichster Nähe des Produktionszentrums und der Transport in Form des ausgeschlachteten Fleisches an die Konsumationsgebiete erfolgte (Andrews). *)

*) Andrews, F. Cost and Methods of transporting Meat Animals. Yearbook Dep. of Agriculture U. S. A. Washington 1908.