

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 15

Artikel: Eisenbahnschiedsgericht
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3757>

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: 22.02.2026

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

dass an einigen Stellen bloss ein Dampfer allein passiren kann, was zur Folge hat, dass, wenn ein Schiff von Suez kommt, die von Europa kommenden Schiffe gezwungen sind in Port-Said zu warten, dergleichen wenn ein Schiff auf den Grund geht, der Verkehr bis zu dessen Flottmachung unterbrochen bleibt. Die Erklärung für diesen Zustand dürfte in dem mangelnden Dispositionsfond der Gesellschaft liegen; die Kosten der Baggerung und Erhaltung sind ungefähr auf 20 Millionen Francs jährlich veranschlagt, während die Total-Einnahmen des Canales per 1874 30 Millionen nicht übersteigen, daher höchstens 10 Millionen Francs für unvorhergesehene Auslagen, Dividenden etc. erübrigen. Hält demnach dieser Verschlechterungsprocess an und wird den gesteigerten Bedürfnissen des Verkehrs nicht Rechnung getragen, so ist es erklärlich, dass der Canal in nicht ferner Zeit für Schiffe nutzlos wird, oder ein Besitzwechsel eintreten muss. Bei der Thatsache, dass $\frac{5}{6}$ der den Canal passirenden Tonnenmenge englisch sind, hat England selbstverständlich das meiste ausgesprochene Interesse an der Erhaltung des Canales, und mag dieses Factum dazu beigetragen haben, eine englische Gesellschaft als die wahrscheinliche Nachfolgerin der jetzigen zu bezeichnen. Bei dem Umstande jedoch, als der Vicekönig von Egypten gut $\frac{1}{3}$ der Antheile selbst besitzt, dürften sich immerhin einer solchen Transaction schwierige Hindernisse entgegenstellen. Englische Journale sprechen einer Ablösung des Canales neuerlich das Wort, wonach die maritimen Staaten übereinkommen sollten, die Revenuen des Canales zu capitalisiren und hiedurch alle Interessen des Unternehmens zu erwerben. Ein umfassend und detaillirt ausgearbeiteter Plan, nach welchem dieses Resultat erreicht werden könnte, würde gewiss die allgemeine Aufmerksamkeit erregen und die Theilnahme der fremden Regierungen erwecken.

müsste auf den Verkehr der Bahn und die Nettoernte derselben wohlthätig reagieren.

Dass der Vorschlag beachtenswerth ist, unterliegt keinem Zweifel, ebensowenig, dass das vorgeschlagene System sich im Localverkehr der Eisenbahnen ohne Schwierigkeiten einführen lassen wird und zwar namentlich Seitens solcher Bahnverwaltungen, welche ein abgerundetes und in sich vielfach verzweigtes Verkehrsgebiet beherrschen. (Z. d. V. d. E. V.)

* * *

Bureaux für Eilgut und Gepäck. Der jüngst gefasste Beschluss der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, in den grösseren Städten Eilgut-Aufnahmestellen zu errichten und die Eilgüter ins Haus zu stellen, wird gewiss allseits mit vieler Befriedigung begrüsst werden. In hohem Grade zweckmässig dürfte es sich jedoch erweisen und auch den Eisenbahnen verhältnissmässig ganz geringe Mehrkosten verursachen, diese Neuerung gleichzeitig auch auf das Personen-Gepäck auszudehnen, eine Einrichtung, welche sich bereits im Auslande, insbesondere in Amerika, als vortrefflich bewährt hat. Solchenfalls würde in den für die Eilgüter bestimmten Aufnahmestellen unter gleichzeitiger Lösung des Fahrbillets die Anmeldung des Reisegepäcks nach irgend einer Station stattfinden, während kurze Zeit vor Ankunft des Zuges in jenen Städten, in welchen obbezeichnete Bureaux sich befinden, durch den Conducteur alle Anmeldungen für irgend welche Punkte der betreffenden Stadt unter gleichzeitiger Empfangnahme der Gebühr für den Transport ab Station eingesammelt werden würden.

* * *

Eisenbahnschiedsgericht. Nach langwierigen, oftmals abgebrochenen Verhandlungen zwischen der Handelskammer und den Eisenbahn-Unternehmungen tritt endlich das erste österreichische Eisenbahn-Schiedsgericht in Wien — bekanntlich ein Ergebniss der Transport-Enquête — ins Leben. Successive haben sich 18 Transportanstalten, und zwar der Mehrzahl nach unbedingt dem Statute — betreffend die Errichtung von Schiedsgerichten für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäft der Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Gesellschaften unterworfen. Die Wahlen in das Schiedsgericht wurden bereits für die Periode dieses Jahres sowohl von Seite der Eisenbahnen unter Führung der Nordbahn, als Seitens der Wiener Handelskammer aus der Gruppe des Handels und Kaufmannsstandes vorgenommen.

Die gewählten 24 Mitglieder treten Dienstag den 6. d. M. zusammen, um sich zu constituiren und die statutenmässigen Wahlen vorzunehmen, sodass danach das erste Eisenbahn-Schiedsgericht in Oesterreich als definitiv activirt betrachtet werden kann und zur Aufnahme seiner Functionen nur noch die Bestellung eines Bureaus erübrigt. Bei dem grossen Interesse, das die neue Institution für die gesammte einheimische Verkehrswelt, die eines ihrer dringendsten Bedürfnisse hiemit befriedigt sieht, besitzt, dürfte es am Platze sein, Wesen und Wirkungskreis des Schiedsgerichtes nach Maassgabe des Statuts in allgemeinen Grundzügen zu skizziren. Der Entscheidung des Eisenbahn-Schiedsgerichtes sind vorbehalten alle aus derartigen Frachtgeschäften entstehenden Rechtsstreitigkeiten über bestimmte Geldsummen, welche ohne Zinsen und andere Nebengebühren den Betrag von 500 Fl. Oe.-W. nicht übersteigen, sowie auch über andere Gegenstände und Leistungen, wenn der Kläger anstatt derselben eine Geldsumme, welche nach obiger Berechnung 500 Fl. Oe.-W. nicht übersteigt, anzunehmen sich ausdrücklich erbietet. Durch freiwilliges Einverständnis können auch derartige Streitigkeiten über höhere Geldsummen, über andere Gegenstände oder Leistungen, sowie auch Streitigkeiten, welche aus Anlass des Transports von Personen oder von nicht zum Transporte aufgegebenem Reisegepäck entstehen, diesem Schiedsgerichte zugewiesen werden. Die Partei, welche das Schiedsgericht zur Geltendmachung von derlei Ansprüchen wählt, muss sich seinem Ausspruche unterwerfen und sich aller Beschwerdeführung, mit Ausnahme der Nullität, begeben, gleichwie sich auch die Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Gesellschaften der von einem Gegentheile begehrten schiedsrichterlichen Entscheidung über einen gegen sie erhobenen Anspruch unterziehen. Ohne beiderseitiges Einverständnis kann eine vor dem ordentlichen Civilgerichte anhängig gemachte oder entschiedene oder verglichene Rechtsache nicht vor Schiedsgericht oder im umgekehrten Falle vor das ordentliche Gericht gebracht werden. Das Schiedsgericht, welches zur Entscheidung über einen Anspruch zusammentritt, besteht aus fünf Mitgliedern, und zwar dem rechtsgelehrten Vorsitzenden (Advocaten), zwei aus den von den Handelskammern und zwei aus den von den Transport-Unternehmungen gewählten Schiedsrichtern. Die Klagen, welche eine kurze Darstellung des

Eisenbahnbillete. Die Mängel der bestehenden Rundreise- und Couponbillets und die Möglichkeit ihrer Beseitigung. Von Cäsar Astfalek, Oberinspector der Oesterreichischen Südbahngesellschaft. Der Verfasser der vorliegenden, Anfangs Februar in Cöln erschienenen Broschüre hebt im Eingange derselben die vielfachen Unbequemlichkeiten hervor, welche die jetzt gebräuchlichen, zu ermässigten Preisen verkauften Coupon- und Rundreisebillets nicht allein für das Publicum, dem durch dieselben gleichsam ein Zwangspass ertheilt wird, sondern eben so sehr für die Eisenbahnverwaltungen bieten, welche für die, durch Herstellung jener Billets ihnen erwachsenden Kosten und Arbeiten nur eine verhältnissmässig geringe Entschädigung erhalten. In Bezug auf den ersteren Punkt wird fast Jeder, der einmal ein Rundreisebillet für eine grössere Tour benutzt hat, bestätigen können, wie lästig ihm das Einhalten der vorgeschriebenen Reiseroute gewesen ist und wie oft durch Abweichung von derselben die Vortheile des ermässigten Billetpreises aufgegeben werden müssen; was das Letztere anbetrifft, so ist es notorisch, dass von vielen Sorten Rundreisebillets jährlich nur eine geringe Anzahl ausgegeben wird und dass der erzielte Ertrag oft bei Weitem nicht die Kosten der Vorbereitung (Conferenzen der Beamten, langwierige schriftliche Verhandlungen) des Billetdrucks und des häufig sehr complicirten Abrechnungsverfahrens deckt.

Der Verfasser macht zur Vermeidung dieser Uebelstände den Vorschlag, statt der Coupon- und Rundreisebillets an die Reisenden in Heftform gebrachte Geldwerth-Abschnitte zu verkaufen, welche dem Fahrpersonale völlig fremd bleiben und nur an den Billetcassen an Geldesstatt gegen Verabfolgung gewöhnlicher Billets angenommen werden sollen. Ein solches Heft könnte entweder — neben der Photographie und Handzeichnung des Käufers — Abschnitte im Werthe von 0,5, 1, 2, 3, 5, 10, 20, 50 Fr. oder auch Abschnitte für gewisse Entfernungsstufen von 5, 10, 20, 50, 100 Kilom. enthalten und müsste gegen einen, nach der Gültigkeitsdauer fallenden und dem Werthe des Inhalts steigenden Rabatt verkauft werden. Beispielsweise könnten grössere Bahnverwaltungen bei einer Minimalreise von 3000 Kilom. für $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{6}$ oder $\frac{1}{4}$ Jahr mit 10 bzw. $7\frac{1}{2}$ bzw. 5 % Rabatt beginnen und mit je 5 % Rabatt mehr pro 1000 Kilom. bis zum Maximum von 30 %, also für

7000 Kilom. und mehr bei $1\frac{1}{2}$ Monat Gültigkeitsdauer	30 %
" 2 " "	27 $\frac{1}{2}$ %
" 3 " "	25 %

Rabatt fortschreiten. Es entfiel, wie der Verfasser bemerkt, durch Annahme dieses Systems die Nothwendigkeit der Instruirung des Fahrpersonales, complicirter, das Publicum belästigender und leicht vom Dienstpersonal missdeuteter Bestimmungen, der Tourenänderungen, kostspieliger Publicationen etc.; kurz, es würde die vom Publicum gewählten Touren diesem wirklich erleichtern und

Streitfalles, die Anführung von Beweismitteln, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten haben, können entweder schriftlich oder mündlich, persönlich oder durch Bevollmächtigte angebracht werden. Den Parteien ist ferner ein Ablohnungsrecht bezüglich der Schiedsrichter eingeräumt und sind die Verhandlungen mit Ausnahme der Berathung des Spruches öffentlich. Letzterer wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft. Bei Schöpfung des Urtheils ist das Schiedsgericht zwar an die Bestimmungen des Civilrechtes und des jeweilig geltenden Betriebsreglements, aber an keine gerichtsordnungsmässigen Formen und Beweisregeln gebunden. Die Frist zur Erfüllung der in dem Schiedsspruch aufgetragenen Leistungen soll in der Regel nicht länger als vierzehn Tage und nicht kürzer als drei Tage sein. Von der Handels- und Gewerbekammer werden von Zeit zu Zeit die Taxen bestimmt, welche als Vergütung für die durch das Schiedsgericht erwachsenden Auslagen zu leisten sind.

Zur Eisenbahn-Betriebsordnung.

Die Abzeichen der Stationsvorstände. Die Beamten des äussern Dienstes, welche vorzugsweise mit dem Publicum in Verkehr treten, demselben bei Anwesenheit von Zügen zur Auskunft bereit sein sollen und in Fällen von disciplinarischem Einschreiten ihre Autorität zur Geltung zu bringen haben, somit also die Stationsvorstände und Bahnhofinspektoren, sowie deren Stellvertreter, bedürfen nothwendig einer ganz besondern äussern Auszeichnung, durch welche sie dem Publicum gegenüber sofort als oberste Instanz, als oberste Platzbeamte erscheinen. In Deutschland und Oesterreich hat man in der hochrothen Mütze ein vortreffliches Erkennungszeichen des Stationschefs gefunden. Diese hochrothe Mütze ist schon völlig populär; Jedermann weiss, was sie zu bedeuten hat und wer darunter steckt, und da ein so grosses Gebiet, wie das obiger beider Länder, mit dieser Institution schon vollkommen vertraut ist, so fragt es sich, ob die hochrothe Mütze nicht auch in der Schweiz eingeführt werden sollte. — Unzweifelhaft sind unsere schweizerischen, namentlich die deutschschweizerischen Stationsvorstände nicht genügend ausgezeichnet. Die Anzahl der Borden an der Mütze bezeichnen bei der Nordost- und Centralbahn den Rang der Beamten. Aus der Ferne kann man denselben gar nicht erkennen und in der Nähe nur diejenigen, welche mit der Bedeutung dieser Abzeichen genau bekannt sind. Uns Schweizern geht dies noch leichter als den Ausländern, weil die Gradabzeichen unserer Offiziere einem ähnlichen Princip folgen. Ganz ungenügend ist das Abzeichen der Stationsvorstände bei den Vereinigten Schweizerbahnen. Ein Stationsvorstand ist von einem Güterexpedienten oder Einnehmer gar nicht zu unterscheiden, und nur bei näherer Untersuchung des Abzeichens findet man einen Unterschied mit den übrigen Angestellten heraus: ein kleines silbernes, geflügeltes Rad, das eine Mal gestickt, das andere Mal von weissem Metall. Der Bahnhofinspector unterscheidet sich im Fernern nur durch das goldene Abzeichen, welches jedoch in kürzester Zeit weiss wird. Es ist somit die Frage, ob bei den schweizerischen Stationsvorständen die rothe Mütze eingeführt werden soll, gewiss am Platze. Es liegt dies im Interesse des Publicums, aber auch im Interesse der Angestellten resp. der Verwaltungen.

Die grossen internationalen Ausstellungen. Anlässlich der im nächsten Jahre stattfindenden Weltausstellung in Philadelphia hat ein englischer Statistiker Erhebungen über die bisherigen Weltausstellungen gemacht, aus denen wir Folgendes mittheilen:

Die grosse internationale Ausstellung in London von 1851 hat am 1. Mai begonnen und 141 Tage gedauert, die Sonntage ausgenommen. Die Zahl der Besucher erreichte 6,039,195; die Einnahmen betrugen 10,608,060 Fr.

Die Weltausstellung vom Jahr 1855 in Paris wurde am 15. Mai eröffnet und 200 Tage nachher, die Sonntage inbegriffen, geschlossen. Sie wurde von 5,162,330 Personen besucht, von welchen 3,202,475 Fr. eingenommen wurden.

Die internationale Ausstellung in London im Jahr 1862 wurde am 1. Mai eröffnet und dauerte, die Sonntage ausgenommen, 171 Tage. Besucht wurde diese Ausstellung von 6,211,103 Personen; die Einnahmen betrugen 10,213,250 Fr.

Die im Jahre 1867 in Paris stattgefundene Weltausstellung wurde am 1. Mai eröffnet und dauerte, die Sonntage inbegriffen, 217 Tage. Die Zahl der Besucher erreichte die enorme Summe von 8,805,991 und die Einnahmen betrugen 10,518,375 Fr.

Die Weltausstellung von Wien endlich im Jahr 1873, begann am 1. Mai und dauerte 186 Tage mit Inbegriff der Sonntage. Sie wurde von 6,740,500 Personen besucht, von welchen 5,161,950 Fr. eingenommen wurden.

Die Gesamtzahl der Personen, welche die erwähnten 5 Ausstellungen besuchten, beläuft sich auf 32,959,119. Diese Zahl übersteigt die Zahl der Bevölkerung von ganz Grossbritannien. Die Einnahmen betrugen 39,704,110 Fr.

Wenn man die Zahl der Besucher auf einen Tag berechnet, so erreichte die Ausstellung von Paris im Jahr 1867 die höchste Summe; in einem Tag, nämlich Sonntags den 27. October, besuchten 173,923 Personen die Ausstellung. Nachher folgt die Ausstellung von Wien, welche an einem Tage, den 2. November (Schluss der Ausstellung), von 135,674 Personen besucht wurde. Die im Jahre 1855 zu Paris stattgefundene Ausstellung nimmt in dieser Beziehung den dritten Rang ein und zwar mit 123,017 Besuchern an einem Tag, Sonntag den 9. September. Dann folgen die zwei Ausstellungen von London, welche in den Jahren 1851 und 1862 stattfanden und zwar mit 109,915 Besuchern die erstere, Dienstag den 7. October, und 67,891 Besuchern die letztere, Donnerstag den 30. October. (N. Z. Z.)

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Tunnelbohrung während der letzten Woche: Bei Göschenen 22³⁰ Meter, bei Airolo 24³⁰ M., Total 46³⁰ M.; täglicher Durchschnitt somit 6,70 Meter.

Localbahnen. Der Verwaltungsrath der schweiz. Gesellschaft für Localbahnen hat soeben den zweiten Jahresbericht über 1874 veröffentlicht. Die Jahresbilanz schliesst mit einem Passivsaldo von Fr. 273,095. 36 und einer Gesamtsumme von Fr. 7,700,000. Die Baurechnung erzeigt Fr. 1,592,864. 47. Die im Bau mehr oder weniger vorgeschrittenen Linien sind: Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell, Stäfa-Wetzikon und Muri-Affoltern-Aegeri. An den beiden letzteren Linien mussten die angefangenen Planarbeiten unterbrochen werden. Ueber den Stand der Angelegenheit spricht sich das Schlusswort folgendermassen aus: Das Jahr 1874 war für unsere Gesellschaft ein schweres Jahr. Ihr Fortbestand war sogar längere Zeit auf's Aeusserste bedroht. Glücklicher Weise zeigte das Ende des Jahres 1874 etwelche Besserung. Da in den Verhältnissen unserer Gesellschaft durchaus nichts Unsolides oder Krankhaftes liegt, wie die Rechnungen hinreichend beweisen, so dürfen wir von der allmähigen Besserung des Geldmarktes auch die Verbesserung unserer Situation erwarten. In allen diesen Stürmen hat aber Eines nie bei uns gewankt: der Glaube an die Zukunft der Idee, deren Verwirklichung unsere Gesellschaft angestrebt hat. Gerade unter den ausnahmeweisen Schwierigkeiten, welche unsern ersten Bahnbau umgaben, ist dieser Glaube immer mehr gewachsen. Wir dürfen es nach gemachten Erfahrungen mit vollster Kenntniss der Verhältnisse sagen, dass eine normalspurige Bahn auf der Linie, welche wir in Appenzell bauen, unmöglich unter 300,000—400,000 Fr. per Kilometer zu erstellen gewesen wäre, während unser Bausystem mit der Summe von 150,000 Fr. per Kilometer, die für uns eine ganz ausnahmeweise Höhe hat, im Grunde das Gleiche leistet. Für Linien in gebirgigen Gegenden ist der grosse Vortheil unseres Systems durch die Erfahrungen im Appenzell ganz ausser Zweifel gestellt. In weniger gebirgigen Gegenden werden allerdings die Differenzen nicht so gross sein, und es wäre eben deshalb im Interesse der Sache sehr wünschbar gewesen, einen zweiten Versuch unter normalern Verhältnissen, z. B. mit der Linie Stäfa-Wetzikon, ausführen zu können. Hier würde unser Bau- und Betriebssystem nach Seiten der Kostenersparniss sicher nicht minder bedeutende Resultate an den Tag legen. (N. Z. Z.)

Herr G. Zingg in Meggen lässt einen kleinen Schraubendampfer für sein Etablissement bauen, der u. A. zur Herstellung einer directen Verbindung zwischen diesem Theile des Sees und Flüelen bestimmt ist, während bis dahin dieser Verkehr über Luzern vermittelt wurde.

Es wird im „Landboten“ gerügt, und wenn das erzählte Factum richtig ist, mit Recht gerügt, dass für die Mandatsendung und Postnachnahmen, also für etwa 600 Stück per Tag, ungerechnet die Einzugsmandate, für die ganze Stadt Zürich bloss 3 Facteurs bestellt sind, die dann bei ihrer geringen Besoldung und ihrer Verantwortlichkeit einen wahren Hundendienst haben. Unglaublicher Weise sei es auch schon vorgekommen, dass einem Facteur auf einmal circa 80 Mandate zur Auszahlung in Totalsumme übergeben worden seien, ohne Beifügung eines Bordereau's oder eines Verzeichnisses der Empfänger.

Berner Postvertrag. Der öffentliche „Moniteur“ schreibt betreffs des Anschlusses Frankreichs an den Berner Postverein: „Es ist richtig, dass die französische Regierung dem Postvertrage ihre endgültige Zustimmung erteilt. Sie hatte jedoch ihre Zustimmung gewissen Modificationen des Vertrags untergeordnet, welche sie so schnell erhielt, weil man grossen Werth darauf legte, dass Frankreich sich der „Union“ anschliesse. Selbstverständlich schloss sich die französische Regierung dem Vereine nicht sofort an, weil sie befürchtete, dass ihr Staatsschatz jährlich 4—5 Millionen Fr. verlieren würde. Aber es ist augenscheinlich, dass von dem Augenblick an, wo alle übrigen Regierungen den Postverein angenommen, sie unserer Unterstützung entbehren und uns in der Praxis beträchtlichere Verluste an Einnahmen zufügen konnten, als die waren, welche unsere Zustimmung erheischte. Die franz. Regierung bemühte sich daher, eine gewisse Anzahl von Interessen sicher zu stellen, welchen in dem ursprünglichen Vertrage nicht hinlänglich Befriedigung gewährt worden war. So war die Unentgeltlichkeit des Transits für die 750 Kilometer bewilligt, aber die Länge wurde in gerader Linie berechnet. Da Genf von Calais nur 730 Kilometer entfernt liegt, so hätten wir dessen Briefschaften ohne Entschädigung befördern müssen. Wir erklärten, dass die Entfernungen in Postsachen nach den Eisenbahnen berechnet werden müssen, da sonst eine Ungerechtigkeit für Frankreich entstehen würde. Die schweizer. Regierung gab diess auch zu. Die nämlichen Bemerkungen wurden betreffs der Seetransporte gemacht, welche nach dem Berner Vertrag unter 300 Meilen unentgeltlich sind. In der Levante würde diese Berechnung uns grossen Schaden zufügen, und man bewilligte uns, dass die Entfernungen in der Levante zwischen dem französischen Postbureau und den fremden berechnet werden. Drittens verlangten wir einige Garantien betreffs des Verfahrens bei der Revision der Verträge, indem wir bemerkten, dass es gerecht wäre, dass in diesem Falle das Votum von Montenegro nicht mehr zähle, als das von Russland und Deutschland. Endlich drückte die französische Regierung den Wunsch aus, dass die Convention von Bern erst am 1. Januar 1876 in Kraft trete.“

Bundesrathsverhandlungen. Der Bundesbeschluss vom 19. December 1874 betreffend Errichtung eines eidg. Forstinspectorates ist, nachdem