

Schweizerisches Bundesblatt.

45. Jahrgang. II.

Nr. 15.

5. April 1893.

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

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

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

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1892.

E. Geschäftskreis des Post- und Eisenbahn- departements.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

Eine organisatorische Änderung hat während des Berichtsjahres im Departement nur insofern stattgefunden, als die infolge Demission des bisherigen Inhabers gegen Jahresschluß vakant gewordene Stelle des administrativen Inspektors, mit unserer Zustimmung, einstweilen nicht wieder besetzt, sondern für Besorgung der der betreffenden Stelle zufallenden Geschäfte in provisorischer Weise anderweitig Vorsorge getroffen wurde. Wir hoffen, Ihnen noch im Laufe des Jahres unsere Vorschläge zur gesetzlichen Regelung der vielfach nur im Budgetwege oder durch Specialbeschlüsse geschaffenen Stellen im Departement und zu allfällig durch veränderte Verhältnisse bedingten Änderungen in der bisherigen Organisation unterbreiten zu können.

Die gedachte Beordnung der Stellvertretung des administrativen Inspektors erforderte die provisorische Anstellung eines weiteren Beamten für die über den Betriebsdienst zu übende Kontrolle. Zuvor schon hatte die von der nationalrätlichen Kommission betreffend die Motionen Comtesse und Curti beschlossene umfassende Enquete über die Durchführung des Arbeitsgesetzes die wenigstens vorübergehende Zuteilung eines neuen Gehülfen an das administrative Inspektorat notwendig gemacht, wofür Sie im Wege des Nachtragskreditcs die erforderlichen Mittel bewilligten. In gleicher Weise erklärten Sie sich mit der Einstellung eines namentlich infolge der Verlegung der Bureaux der Abteilung außerhalb des alten Verwaltungsgebäudes benötigten Gehülfen für die Abteilung Rechnungswesen und Statistik einverstanden.

Mit diesen Änderungen in der Organisation sind auch diejenigen im Personal zum größern Teil bereits bezeichnet.

Der administrative Inspektor, welcher die wichtige Stelle während annähernd acht Jahren bekleidet hatte, trat infolge seiner Wahl zum Vizedirektor des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport zurück.

Im technischen Inspektorat mußte der speciell mit der Beaufsichtigung der Specialbahnen betraute Kontrollingenieur, welcher in den ihm eine finanziell wesentlich günstigere Stellung bietenden Dienst einer Eisenbahngesellschaft übertrat, ersetzt werden.

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Auf das Eisenbahnwesen bezügliche Gesetze sind im Berichtsjahre nicht erlassen worden. Hingegen unterbreiteten wir Ihnen, mit Botschaft vom 25. Oktober, den Entwurf zu einem neuen Bundesgesetze betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, welches bezweckt, die Gesetzgebung betreffend das interne Transportwesen bestmöglich den auf 1. Januar 1893 in Kraft tretenden Vereinbarungen über den internationalen Frachtverkehr anzupassen.

Unterm 19. August erließen wir in Anwendung des Artikel 31 des Eisenbahngesetzes eine unter Mitwirkung von Fachleuten außerhalb des Departements ausgearbeitete Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken- und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen, und im Anschlusse hieran erging durch unser Eisenbahndepartement unterm 22. Oktober ein Kreisschreiben betreffend Form, Inhalt und Umfang der Vorlagen für eiserne Brücken, wovon hiernach unter 5, Bahnbau und Bahnunterhalt, technische Kontrolle, noch die Rede sein wird.

Was die im Berichtsjahre beschlossenen Postulate anbelangt, so gestatten wir uns zunächst bezüglich der Motionen Curti und Comtesse, welche auf die Ausführung des Gesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten sich beziehen, auf die Ihnen bereits erstatteten und noch zu erstattenden Specialberichte (Bericht vom 7. Juni 1892) zu verweisen.

Den durch die Motionen Curti und Cornaz verlangten, eingehende Vorarbeiten erfordernden Bericht und Antrag über die bezüglich der Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) zu veranstaltende Untersuchung, bezw. die beabsichtigte Art und Weise der Vornahme derselben, hoffen wir Ihnen im Laufe des Jahres 1893 unterbreiten zu können.

Das Ergebnis der gemäß einem weitem Postulat vom 23. Juni im Gange befindlichen Prüfung der Frage, ob nicht zur Ergänzung der schweizerischen Eisenbahnstatistik die Veröffentlichung der Situationspläne und Längenprofile sämtlicher schweizerischen Bahnen durch den Bund stattfinden solle, werden wir Ihnen demnächst in besonderer Vorlage zur Kenntnis bringen.

3. Internationale Verhältnisse.

In weiterer Vollziehung des Artikel II, § 23, der internationalen Vereinbarungen vom Mai 1886 über technische Einheit im Eisenbahnwesen wurden im Berichtsjahre die Maximalbegrenzungsprofile für die im internationalen Verkehr auf den französischen, serbischen, rumänischen und bulgarischen Eisenbahnen zulässigen Personen- und Güterwagen fertiggestellt und den Verbandstaaten zur Kenntnis gebracht. Die noch rückständigen Profile für die Eisenbahnen Österreich-Ungarns, Belgiens, der Niederlande und Griechenlands sind zum Teil in Arbeit, zum Teil ist dem Bundesrat das nötige Material zu deren Aufstellung noch nicht zugegangen.

Im Interesse einer einheitlichen Auffassung wurde, auf Anregung des belgischen Ministeriums der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, noch eine Anfrage über die von diesem vorgeschlagene Interpretation des erwähnten § 23 an die Verbandstaaten gerichtet, von denen aber bis jetzt nur Deutschland, Italien und Rumänien geantwortet haben.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte revidierte und vereinfachte Ausgabe der Vorschriften resp. Verzeichnisse über die auf den Linien der Konferenzstaaten zugelassenen festen Maximalstände der Personen- und Güterwagen im internationalen Verkehr konnte den beteiligten Staaten im März und August übermittelt werden.

Infolge eines vom französischen Minister der öffentlichen Bauten geäußerten Wunsches wurde den Verbandsregierungen beantragt, die im Bernerprotokoll vom Mai 1886 über zollsichere Einrichtung der Güterwagen im internationalen Verkehr festgesetzte Frist für Anbringung der Ösen an den Zollschlössern bis zum 1. April 1893 zu verlängern. Es liegen bereits Antworten in zustimmendem Sinne vor.

Auch in betreff der von gleicher Seite betonten Wünschbarkeit der Einführung eines einheitlichen Zollschlosses richteten wir an die Verbandstaaten eine bezügliche Anfrage, die bis jetzt in zustimmendem Sinne beantwortet wurde.

Nachdem im Berichtsjahre auch noch die letzte ausstehende Ratifikation des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, nämlich seitens der Niederlande, erfolgt war, konnte endlich am 30. September in Bern zum Austausch der Ratifikationsurkunden geschritten werden, so daß das Übereinkommen auf 1. Januar 1893 für die Verbandsstaaten in Kraft trat.

In Ausführung des dem Bundesrate durch Art. I des Reglementes betreffend die Errichtung eines Centralamtes erteilten Auftrages ließen wir uns angelegen sein, schon durch Beschluß vom 21. Oktober, die im allgemeinen den bereits bestehenden internationalen Bureaux nachgebildete Organisation des Centralamtes festzustellen und auch bald darauf die zur Besetzung, wenigstens der wichtigern vorgesehenen Stellen, erforderlichen Wahlen zu treffen, damit das Amt, wie im Übereinkommen (Art. I des Reglementes) vorgesehen, spätestens mit dem Eintritt der Wirksamkeit des Übereinkommens seine Funktionen beginnen könne.

Ferner erließen wir durch Verordnung vom 29. November die allgemeinen, für das vorgesehene schiedsrichterliche Verfahren in den vor das Centralamt gebrachten Streitfällen maßgebenden Bestimmungen und bezeichneten die dem Direktor des Centralamtes für diese Thätigkeit beigegebenen zwei Schiedsrichter und deren Stellvertreter.

Durch die rechtzeitige Wahl der Beamten des Centralamtes (zum größern Teil auf 1. Dezember) wurde dem letztern ermöglicht, die nötigen Vorbereitungen zu treffen, um seine Thätigkeit auf 1. Januar aufnehmen zu können.

Betreffend den Simplondurchstich sind wir im Falle, zu berichten, daß im Laufe des Jahres von seiten eines Privaten ein Konzessionsgesuch für ein neues Projekt zur Überschienung des Simplon eingereicht wurde, welches an Stelle des langen tiefliegenden Tunnels einen Übergang mittelst gemischten Systems

(Zahnstange) und nur einen kurzen Tunnel in der obern Partie vorsieht. Die Vernehmlassung der Kantonsregierung über dieses Begehren steht noch aus. Wir werden voraussichtlich in den Fall kommen, Ihnen über dieses Projekt in einer besondern Vorlage Bericht zu erstatten und unsere Ansicht auszusprechen.

Von der Beschickung der im August in St. Petersburg abgehaltenen IV. Session des internationalen Eisenbahnkongresses nahmen wir aus praktischen Gründen Umgang, versäumten aber nicht, die belgische Regierung, unter deren Protektorat das Institut steht, unserer Sympathie für dessen Bestrebungen zu versichern.

B. Specielle Mitteilungen betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Von 41, beziehungsweise 45 aus dem Vorjahre übergeschriebenen und 18 im Berichtsjahre neu hinzugekommenen *Konzessionsgesuchen* wurden folgende durch Erteilung der Konzession erledigt:

1. Für eine Drahtseilbahn vom Römerhof in Hottingen bis zum Dolder am Zürichberg;
2. für eine Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen;
3. für eine normalspurige Sekundärbahn von Murten über Sugiez nach Ins;
4. für eine schmalspurige Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf (der Bundesversammlung noch Ende 1891 vorgelegt);
5. für eine Eisenbahn von Zermatt auf den Gornergrat und auf das Matterhorn;
6. für eine Eisenbahn von der Wengernalp (Kleine Scheidegg) auf den Eiger (Eigerbahn);
7. für eine Eisenbahn von Martigny-ville über Salvan nach Châtelard und von Martigny-ville nach Martigny-Bourg (der Bundesversammlung schon im Vorjahre unterbreitet);
8. für eine Eisenbahn von Basel über Sissach und die Schafmatt nach Aarau (Schafmattbahn);
9. für eine elektrische Bahn (teilweise Straßenbahn) von Aigle nach Leysin;

10. für eine elektrische Straßenbahn von Stansstad nach Stans;
11. für eine Eisenbahn von Niederweningen durch das Surbthal nach Döttingen (Surbthalbahn);
12. für Schmalspurbahnen von Tramelan über Breuleux oder Cernil nach Saignelégier und Goumois, sowie von Tramelan über Breuleux nach Noirmont oder Emibois;
13. für schmalspurige Straßenbahnen von Zürich-Oberstrass auf den Zürichberg, beziehungsweise Gaißberg, und vom Pfauen bis zum Römerhof in Hottingen;
14. für eine elektrische Straßenbahn von Schwanden nach Elm (Sernfthalbahn);
15. für eine normalspurige Lokalbahn von Gümligen nach Belp;
16. für eine elektrische Straßenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad.

Das im letzten Geschäftsbericht erwähnte zweite Konzessions-gesuch für eine Eisenbahn von Zermatt auf den Gornergrat und das Mätterhorn wurde zurückgezogen. Die unter Ziff. 12 erwähnte Konzession wurde alternativ an zwei verschiedene Bewerber erteilt. Durch Erteilung der Konzession Ziff. 7 wurden drei Konkurrenzgesuche erledigt.

Von den zum Teil schon seit mehreren Jahren pendenten Konzessionsgesuchen konnten, nach unbenutztem Ablauf der den Bewerbern vom Eisenbahndepartement zur Beibringung der Bewilligung zur Straßenbenutzung seitens der kompetenten kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden angesetzten peremptorischen Frist, nachstehende auf Jahresschluß als erledigt abgeschrieben werden:

1. Für eine elektrische Straßenbahn in Luzern;
2. für eine Straßeneisenbahn von Basel (Schützenmatte) nach Allschwyl zur Fortsetzung auf deutschem Gebiete;
3. für ein Tramway von Meiringen zur Aareschlucht;
4. für eine Pferdebahn von Meiringen zur Aareschlucht;
5. für eine elektrische Straßeneisenbahn in der Stadt Genf.

Förmlich zurückgezogen wurde das Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahn von Grindelwald über die Große Scheideck nach Meiringen, während dasjenige für Regionalbahnen von

Ponte Tresa über Lugano nach Tesserete und von Locarno nach Bignasco, welches von dem Staatsrat des Kantons Tessin gestellt worden war, infolge der Verwerfung des Dekretes betreffend Beteiligung des Staates beim Bau und Betrieb von Regionalbahnen, dahinfiel.

Das von privater Seite gestellte Konzessionsbegehren für Basler Straßenbahnen mußte vor der Konkurrenz der Kantonsregierung, welche sich selbst zur Erwerbung der Konzession entschloß, zurücktreten und wurde hierorts abgeschrieben. Das bezügliche Gesuch der Regierung unterbreiteten wir Ihnen mit Botschaft vom 19. Dezember 1892; es gelangte jedoch im Berichtsjahr nicht mehr zur Behandlung.

Unerledigt bleiben im Berichtsjahr die Ihnen schon mit Botschaft vom 24. Dezember 1891 vorgelegten Konzessionsgesuche für Eisenbahnen auf beiden Ufern des Brienersees; ebenso vertagten Sie die abschließliche Behandlung des Konzessionsgesuches für eine Zahnradbahn von Trubschachen auf den Napf (Botschaft vom 13. Juni 1892).

Als unerledigt mußten auf 1893 übertragen werden die Konzessionsbegehren für folgende Projekte:

1. Eine Straßenbahn vom Bahnhof Enge bis zum Polytechnikum (Anschlußlinie an die Zürichbergbahn);
2. eine Straßenbahn Kronenhalle-Oberstraß (Linde) und Fluntern (Allmend);
3. eine elektrische Straßenbahn von Genf nach Coppet;
4. eine Eisenbahn von Mendrisio bis zur schweizerisch-italienischen Grenze bei Novazzano;
5. eine Erweiterung des Zürcher Straßenbahnnetzes von der Tonhalle über die Quaibrücke bis zum Paradeplatz;
6. ein neues Straßenbahnnetz in der Stadt Zürich und Außengemeinden;
7. eine Straßenbahn von Bruggen über St. Gallen nach Rorschach;
8. eine Verlängerung der schweizerischen Seethalbahn von Emmenbrücke nach Luzern;
9. eine Straßeneisenbahn vom Bahnhof Ragaz bis zum Bad Pfäfers;
10. eine schmalspurige Eisenbahn von Reichenau nach Ilanz;
11. ein elektrisches Tramway vom Bahnhofquai Zürich zur Wipkingerbrücke und bis zum Hardturm;

12. eine elektrische Straßenbahn vom Bahnhof Interlaken bis zum Zollhaus;
13. eine Eisenbahn von St. Gallen nach Romanshorn;
14. eine elektrische Straßenbahn Emmenbrücke-Luzern-Tivoli;
15. eine Straßenbahn von Wetzikon nach Stäfa;
16. eine Schmalspurbahn von Ilanz nach Disentis;
17. eine normalspurige Eisenbahn von Reinach-Menziken nach Aarau (Fortsetzung der Seethalbahn);
18. eine schmalspurige Straßenbahn von Aarau über Kulm nach Reinach-Menziken (Wynenthalbahn);
19. eine Normalspurbahn von Chur über Thusis, den Albula und Ofenberg nach Münster beziehungsweise Landesgrenze (Ofenbergbahn);
20. Schmalspurbahnen der Balsthaler Klus, Langenthal-Balsthal-Waldenburg, Balsthal-Mümliswyl und Balsthal-Gänsbrunnen eventuell Münster;
21. eine Drahtseilbahn von Vernayaz nach Gueuroz;
22. eine Eisenbahn von Önsingen nach Balsthal;
23. eine Normalspurbahn von Langenthal nach Önsingen;
24. eine Normalspurbahn von Renens zum Bahnhof Flon in Lausanne;
25. neue Straßenbahnen in Zürich, nämlich:
 - a. schmalspurige Dampfstraßenbahnen in Zürich und Außengemeinden;
 - b. eine elektrische Bahn Sonnenquai-Fluntern-Zürichberg;
 - c. eine elektrische Bahn Quaibrücke-Hirslanden;
 - d. eine elektrische Eisenbahn von Zürich nach Hottingen;
26. einen neuen Simplontübergang mit gemischtem System;
27. eine Zahnradbahn von der Station Jaman der Bahn Glion-Naye bis zum Col de Jaman;
28. eine Schmalspurbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Rolle über Signal de Bougy nach Gimel;
29. eine Zahnradbahn von Vernex nach Planches (Montreux) und eine Drahtseilbahn von Planches nach Glion;
30. eine Suhrenthalbahn.

In drei Fällen wurden im Berichtsjahr infolge unbenutzten Fristablaufes *dahingefallene Konzessionen* unter den frühern Bedingungen *erneuert*, nämlich: Für eine Drahtseilbahn von der Stadt St. Gallen nach Mühleck, für die Fortsetzung der Seethalbahn von Lenzburg nach Wildegg und für den Simplonübergang (Brig-Grenze).

Konzessionsänderungen gelangten fünf zur Behandlung und wurden sämtlich bewilligt. Es betraf die Konzessionen für eine Eisenbahn von Bern durch das Gürbethal nach Thun, die schmalspurige Regionalbahn von Brenets nach Locle, eine Eisenbahn von La Sarraz über Bière nach La Rippe und von Bière nach Morges, die Sihlthalbahn von Wiedikon-Außersihl oder Enge bis zum Forsthaus Sihlwald, und die Schmalspurbahnen Bahnhof Neuenburg-Serrières und Boudry-Bas de Sachet bei Cortaillod-Serrières.

Bei der Gürbethalbahn war mit der Änderung auch eine *Übertragung der Konzession* verbunden. Eine solche wurde ferner für die schmalspurige Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol bewilligt.

Infolge unbenutzten Ablaufes der für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten angesetzten Fristen, oder infolge Verzichtes, sind folgende *Konzessionen erschienen*:

1. Für eine Drahtseilbahn Lausanne-Signal im Gehölz von Sauvabelin;
2. für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Gais;
3. für eine Straßenbahn von Flüelen nach Altdorf;
4. für eine Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen;
5. für eine Eisenbahn von Thun nach Konolfingen;
6. für eine Drahtseilbahn vom Hardturm auf die Waid bei Zürich;
7. für eine Schmalspurbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Baum a.

Von den 8 aus dem Vorjahr übergeschriebenen und 16 in 1892 eingereichten *Fristverlängerungsgesuchen* entsprachen wir, gestützt auf die von Ihnen erhaltene Ermächtigung und da von keiner Seite eine Einsprache vorlag, von uns aus denjenigen für folgende Projekte:

1. Mendrisio-Stabio;
2. Schwyz-Seewen und Schwyz-Brunnen (zweimal verlängert);
3. Yverdon-Ste. Croix;
4. Solothurn-Münster;
5. Chur-Thusis;
6. Göschenen-Andermatt;
7. Samaden-Maloja;
8. Interlaken-Harder;
9. Vivis-Bulle-Thun;
10. Neuenburg-St. Blaise;
11. Spiez-Erlenbach;
12. Paradiso-Lugano und Molino nuovo und Lugano-Cassarate und Castagnola;
13. Filisur-Samaden (Albulabahn);
14. Murten-Freiburg;
15. Cinuskel-Martinsbruck;
16. Rheineck-Walzenhausen;
17. Stansstad-Engelberg;
18. Brig-Airolo (Rhonabahn);
19. Maloja-Castasegna.

Das Fristverlängerungsgesuch für die Eisenbahn Landquart beziehungsweise Felsenbach-Chur, welches von der Regierung des Kantons Graubünden beanstandet war, wurde Ihnen vorgelegt und in entsprechendem Sinne erledigt; ebenso dasjenige für die Eisenbahn Gimel-Aubonne-Allaman.

Für Pruntrut-Bonfol verlängerten Sie die Frist gleichzeitig mit der obenerwähnten Übertragung der Konzession.

Ein Fristverlängerungsgesuch für die Straßenbahn Flüelen-Altdorf wurde auf Einsprache des Kantons Uri von dem Konzessionär fallen gelassen.

Als unerledigt mußten auf das folgende Jahr übertragen werden: Das Gesuch der Genfer Schmalspurbahnen betreffend Abzweigung nach Bossey, Jussy-Moniaz und Genf-Petit Saconnex, ferner dasjenige betreffend St. Moritz-Pontresina.

Folgenden *Betriebsverträgen* erteilten Sie auf unsern Antrag die Genehmigung:

1. betreffend die Linie Visp-Zermatt, deren Betrieb durch die Jura-Simplon-Bahn übernommen wird;
2. betreffend die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren, deren Betrieb den Berner Oberland-Bahnen übertragen wird;
3. betreffend die Regionalbahn Neuenburg-Cortailod-Boudry, welche die Betriebsgesellschaft der Neuenburger Jurabahn betreiben wird.

Nach vorangegangener Prüfung im Sinne von Art. 17 des Eisenbahngesetzes wurde von uns auf folgenden Linien die *Eröffnung* des *Betriebes* bewilligt:

1. der Brienz-Rothhornbahn (Zahnradbahn);
2. der Zahnradbahn Glion-Rochers de Naye;
3. der Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein;
4. der normalspurigen Sihlthalbahn;
5. der schmalspurigen Regionalbahn Neuenburg-Cortailod-Boudry;
6. der schmalspurigen Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds.

Auf Jahresschluß bestanden folgende Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen in Kraft:

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
1. Luzern-Küßnach-Immensee . . .	1869	13,600	—	—	1. Juli 1894.
2. Zug-Walchwil-Goldau . . .	1869	15,350	—	—	1. Januar 1894.
3. Rechtsufrige Zürichseebahn . . .	1871	36,900	—	—	1. August 1893.
4. Etzweilen-Feuerthalen-Schaff- hausen	{ 1872 1889 }	18,150	—	—	1. Juni 1893.
5. Eglisau-Schaffhausen	1873	19,500	—	—	1. Oktober 1894.
6. Simplonbahn:					
Brig-italienische Grenze . . .	{ 1873 1892 }	—	—	31. Dezember 1893.	—
7. Maloja-Castasegna	1885	20,000	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Plan- genehmigung.
8. Mendrisio-Stabio (mit südöstl. Abzweigung)	1886	18,337	31. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Beginn der Arbeiten.
9. Zürichbergbahn, obere Sektion .	1886	1,367	Noch keine Fristen angesetzt.		
10. Bière-Gimel und Bière-Morges .	1886	22,500	31. Dezember 1892. *)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
11. Brig-Airolo (Rhonabahn) . . .	1886	61,000	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Plan- genehmigung.
12. Samaden-Maloja	1886	22,600	23. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Plan- genehmigung.
13. Gsteig-Schynige Platte . . .	1887	7,230	—	—	2 Jahre nach Plan- genehmigung.
14. Lugano-Ponte Tresa	1887	11,240	18. Juni 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Plan- genehmigung.
15. Appenzell-Wagenlucke . . .	1887	15,500	23. Juni 1893.	12 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Arbeiten.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent,

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
16. Abzweigung der Linie Genf-St-Julien nach Bossey . . .	1887	?	— *)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Plan- genehmigung.
17. und Fortsetzung der Linie Genf-Jussy bis Moniaz	1887	?	— *)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Plan- genehmigung.
18. Yverdon-St.-Croix	1888	21,270	—	—	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
19. Marten-Freiburg	1888	17,000	30. Mai 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
20. St. Gallen-Mühleck	1889/92	0,343	26. Juni 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Plan- genehmigung.
21. Davos-Samaden	1889	46,850	27. Juni 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
22. Solothurn-Münster	1889	17,100	9. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
23. Genf-Klein Saconnex	1889	2,194	— *)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Plan- genehmigung.
24. Rheineck-Walzenhausen . . .	1889	1,200	20. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 1/2 Jahr nach Plan- genehmigung.
25. Scherzligen-Därlichen	1890	24,000	—	—	2 1/2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
26. Filisur-Samaden	1890	32,500	17. Juni 1892.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
27. Thalweil-Sihlbrücke-Zug . . .	1890	23,000	—	—	1. Januar 1894.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent.

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
28. Lauterbrunnen-Wengernalp- Grindelwald	1890	18,500	—	—	3 Jahre nach Plan- genehmigung.
29. Vivis-Bulle-Thun	1890	116,570	27. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
30. Spiez-Wimmis-Erlenbach . . .	1890	10,800	27. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
31. St. Gallen-Wattwil-Rapperswil und Uznach und Pfäffikon- Steinmatt-Zug.	1890	85,720	27. Juni 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
32. Montreux-Montbovon	1890	17,810	26. September 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
33. Pruntrut-Bönfol	1890	13,100	26. September 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Beginn der Arbeiten.
34. Lenzburg-Wildegg	1890/92	3,753	26. September 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Beginn der Arbeiten.
35. Trait-Planches	1890	0,392	9. Oktober 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
36. Gimel-Aubonne-Allaman . . .	1890	11,000	31. Dezember 1892. *)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
37. Stansstad-Engelberg	1890	21,670	10. Oktober 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
38. Cinskel-Martinsbruck	1890	56,050	10. Oktober 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
39. Bern-Neuenburg	1890	44,750	10. April 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent,

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
40. Chavornay-Orbe	1890	3,900	—	—	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
41. Neuenburg-St. Blaise	1890	5,320	—	—	1 Jahr nach Beginn der Arbeiten.
42. Interlaken-Harder	1890	1,450	10. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
43. Göschenen-Andermatt	1890	3,700	10. Februar 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
44. Stans-Stanserhorn	1890	3,740	—	—	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
45. Spiez-Frutigen	1890	15,100	20. Juni 1893.	9 Monate nach Plan- genehmigung.	2 1/2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
46. St. Moritz-Pontresina	1890	7,600	20. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
47. Schwyz-Seewen und Schwyz-Brunnen	1890	7,000	20. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Plan- genehmigung.
48. Chur-Thusis	1890	26,100	20. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
49. Lauterbrunnen-Jungfrau	1891	{ 4,310 5,400 }	30. Oktober 1893.	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
50. Huttwil-Wohlhusen	1891	25,200	10. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
51. Brunnen-Frohnalp	1891	9,230	10. April 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
52. Lauterbrunnen-Visp	1891	54,700	16. April 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
53. Pont-Sentier-Brassus	1891	14,600	16. April 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
54. Bern-Gürbethal-Thun	1891	34,500	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
55. Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil	1891	44,400	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
56. Konolfingen-Biglen	1891	7,620	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
57. Landquart- od. Felsenbach-Chur	1891	14,610	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
58. Thusis-Filisur	1891	22,000	25. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
59. Bahnhof-Stadt Cossonay . . .	1891	1,200	—	—	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
60. Paradiso-Lugano-Molino nuovo, Lugano-Castagnola	1891	6,380	26. Juni 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	18 Monate nach Beginn der Erdarbeiten.
61. Frutigen-Lötschberg-Visp . .	1891	62,600	23. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	6 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
62. Meiringen-Hohenstollen . . .	1891	9,400	23. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
63. Langenthal-Wauwil	1891	20,000	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
64. Gais-Gäbris	1891	2,500	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
65. Römerhof-Dolder	1892	0,845	26. Januar 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
66. Biel-Leubringen	1892	0,900	26. Januar 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
67. Murten-Sugiez-Ins	1892	7,000	30. Mai 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.

Bundesblatt. Jahrg. 45. Bd. II.	Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.		Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
			Länge. km.			
	68. Alpnachstad-Altendorf	1892	42,000	11. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	69. {Zermatt-Gornergrat } {Zermatt-Matterhorn }	1892	{ 8,250 10,870 }	20. Juni 1894. 20. Juni 1895.	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung.	{ 3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten 6 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	70. Wengernalp-Eiger (Eigerbahn)	1892	4,700	20. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	71. Martigny-ville-Châtelard u. Mar- tigny-ville-Martigny-bourg . . }	1892	20,000	21. Dezember 1893.	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	72. Basel-Sissach-Aarau (Schafmattbahn)	1892	45,000	23. Juni 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	73. Aigle-Leysin	1892	6,900	24. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	74. Stansstad-Stans	1892	3,800	—	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1. Juni 1893.
	75. Niederweningen-Döttingen (Surbthalbahn) }	1892	15,100	24. Juni 1895.	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 1/2 Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
	76. {Tramelan-Saignelégier Goumois und Tramelan-Noirmont oder Emibois }	1892	{ 26,480 15,293 }	25. Juni 1893.	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	77. {Oberstraß-Zürichberg (Gaissberg) Pfauen-Römerhof }	1892	{ 1,727 1,494 }	25. Dezember 1892. *)	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
	78. Schwanden Elm (Seinthalbahn)	1892	13,845	25. Juni 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	79. Gümligen-Belp	1892	4,950	22. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	80. St. Moritz Dorf-Bad	1892	1,900	22. Dezember 1893.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent.

Die *Statuten* folgender neugegründeter Gesellschaften wurden, zum Teil unter Vorbehalten, genehmigt:

1. der Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein;
2. der „Société des Usines de l'Orbe“, welche die elektrische Eisenbahn Orbe-Chavornay baut und betreiben wird;
3. der Drahtseilbahn vom Bahnhof zur Stadt Cossonay;
4. der Straßenbahn Neuenburg-St. Blaise.

Eine weitere in diesem Jahre eingereichte Statutenvorlage mußte unerledigt in das folgende Jahr übertragen werden.

Infolge der Genehmigungsvorbehalte zu den unter 1 und 2 hiivor erwähnten Statuten wurden von den betreffenden Gesellschaften entsprechend abgeänderte Statuten vorgelegt, welchen im Berichtsjahre die vorbehaltlose Genehmigung erteilt werden konnte.

Ferner waren wir im Falle, *Statutenänderungen* bei folgenden Gesellschaften zu genehmigen:

1. Wengernalpbahn;
2. Birsigthalbahn;
3. Schweiz. Südostbahn;
4. Société électrique Vevey-Montreux;
5. Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren;

bei den beiden letztern unter Vorbehalt.

Von der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft wurde eine Modifikation zum Regulativ für den Erneuerungs- und Amortisationsfonds vorgelegt, der die Genehmigung ebenfalls erteilt wurde.

Die von der Monte Generoso-Bahn vorgelegten abgeänderten Statuten wurden in Voraussicht einer weitem durch die Finanzlage der Gesellschaft bedingten Statutenrevision zurückgelegt und sind als unerledigt auf das folgende Jahr übertragen worden. Auch mit Bezug auf das in den beiden letzten Berichten erwähnte Specialstatut der Seethalbahn ist im Jahr 1892 die definitive Beschlußfassung noch nicht möglich geworden.

2. Finanzausweise und Kautionen.

Für folgende Eisenbahnunternehmungen wurde der Finanzausweis genehmigt:

1. die Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein;
2. die Regionalbahn Neuenburg-Cortailod-Boudry;
3. die Wengernalpbahn;
4. die elektrische Eisenbahn Orbe-Chavornay;
5. die Drahtseilbahn Cossonay Bahnhof-Stadt;
6. die Straßenbahn Neuenburg-St. Blaise;
7. die Schmalspurbahn Yverdon-Ste. Croix.

Bei den unter Ziffer 2, 3, 4, 6 und 7 angeführten Linien erfolgte die Genehmigung unter gewissen Vorbehalten, bezüglich welcher nachträgliche Ausweise verlangt werden mußten. Die endgültige Erledigung dieser Anstände fällt in das folgende Jahr.

Zwei weitere Finanzausweise konnten im Berichtsjahre nicht mehr zur Erledigung gebracht werden.

Die auf Ende 1891 noch bei der eidgenössischen Staatskasse hinterlegten Kauttionen wurden im Laufe des Jahres an die betreffenden Bahngesellschaften herausgegeben, nachdem die Verpflichtungen, zu deren Sicherheit jene zu dienen hatten, ihre Erledigung gefunden hatten.

3. Expropriation.

Neue Schätzungskommissionen wurden bestellt:

1. für die Drahtseilbahn Cossonay Bahnhof-Stadt und
2. für die Bodelibahn.

Sodann wurde im Berichtsjahr die im vorigen Geschäftsbericht erwähnte Revision des Mitgliederverzeichnisses sämtlicher eidgenössischer Schätzungskommissionen zu Ende geführt und die notwendigen Ergänzungen vorgenommen. Das neue Verzeichnis erschien am 15. Juni.

Überdies mußten auch dieses Jahr eine beträchtliche Zahl von infolge Ablebens oder Rücktrittes notwendigen Ersatzwahlen von uns selbst getroffen oder bei dem Bundesgericht, bzw. den Kantonsregierungen veranlaßt werden.

Expropriationseinsprachen, d. h. Einsprachen gegen die Abtretungspflicht, gelangten 4 zur gesonderten Behandlung. Davon wurden drei abgewiesen und eine, welche sich materiell als Rückforderungsbegehren in betreff eines bereits abgetretenen Rechtes qualifizierte, gemäß Art. 47, Al. 4, des Expropriationsgesetzes an das Bundesgericht verwiesen. Eine Anzahl anderer solcher Einsprachen kam anläßlich der bezüglichen Plangenehmigungen zur Erledigung.

Begehren um sofortige Einweisung in den Besitz im Sinne von Art. 46 leg. cit. wurden im Berichtsjahr 4 gestellt und sämtlich in zustimmendem Sinne erledigt.

Von 6 eingereichten Begehren um Bewilligung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens wurde eines infolge gütlicher Verständigung der Bahngesellschaft mit dem Expropriaten zurückgezogen. Den übrigen konnte entsprochen werden.

Einige auf das Expropriationswesen bezügliche Gesuche, Beschwerden und Proteste wurden teils durch Verweisung an die Gerichte, teils vom Bundesrate oder dem Eisenbahndepartement direkt erledigt.

Auf eine Anzahl bei Ihnen eingelangter und uns zur Berichterstattung überwiesener Beschwerden in Expropriationssachen traten Sie nicht ein.

4. Pfandbuch.

Verpfändungen wurden im Berichtsjahr nach vorausgegangener Publikation bewilligt:

1. der Thunerseebahn	für Fr. 2,000,000
2. der Appenzellerbahn (im II. Rang, nachdem das frühere Pfandrecht II. Ranges für Fr. 950,000, d. d. 1. Januar 1886, in die dritte Linie versetzt worden war)	„ „ 300,000
3. den Vereinigten Schweizerbahnen (im III. Rang)	„ „ 5,000,000
4. der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds	„ „ 370,000
5. der Wengernalpbahn	„ „ 2,000,000
6. der Appenzeller Straßenbahn (im II. Rang)	„ „ 300,000
7. der Stanserhornbahn	„ „ 500,000
8. der elektrischen Bahn Sissach-Gelterkinden	„ „ 50,000
9. der Birsigthalbahn (im II. Rang)	„ „ 150,000

Pendent waren am Schlusse des Berichtsjahres noch die folgenden Pfandbestellungsbegehren:

1. der Sihlthalbahn (im II. Rang);
2. der Brienz-Rothhornbahn;
3. der Regionalbahn Neuenburg-Cortailod-Boudry;
4. der Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein.

Im fernern wurde der Jura-Simplon-Bahn die Emission einer V. Serie von 15,000 Obligationen, im Nennwerte von 6 Millionen Franken, auf Rechnung ihres 70 Millionen Anleihens zu den für dieses Anleihen festgesetzten Bedingungen gestattet.

Ebenso erhielt die Nordostbahn, zum Zwecke der Auslösung des Kantons Zürich vom Eisenbahnunternehmen Zürich-Zug-Luzern, die Bewilligung zur Eintragung ins Eisenbahnpfandbuch eines neuen $4\frac{1}{2}\%$ Anleihens von Fr. 1,837,500 auf Rechnung des Gesamtanleihens von Fr. 160,000,000.

Vom Pfandbuchführer wurden endlich in nachstehender Anzahl Obligationen mit dem Vermerk des Pfandbucheintrages, bzw. mit dem Löschungsstempel versehen und die entsprechenden Eintragungen im Pfandbuch vorgenommen:

Neu eingetragen. Gelöscht.		Schuldnerische Gesellschaft.
15,000	1,725	Jura-Simplon-Bahn.
3,857	8,715	Gotthardbahn.
6,560	9	Nordostbahn.
2,280	343	Vereinigte Schweizerbahnen.
2,000	—	Thunerseebahn.
2,000	—	Wengernalpbahn.
1,500	—	Glion-Naye.
600	—	Appenzellerbahn.
150	—	Appenzeller Straßenbahn.
74	—	Saignelégier-Chaux-de-Fonds.
zusammen	34,021	10,792
gegenüber	54,113	30,537 im Vorjahr.

5. Bahnbau und Bahnunterhalt.

Technische Kontrolle.

I. Linien im Bau.

Im Laufe des Berichtsjahres sind die allgemeinen Baupläne für 6 neue Bahnlinien ganz oder teilweise vorgelegt worden. Da von den 27 Linien oder Strecken, welche 1891 in Ausführung begriffen waren, 17 unvollendet ins Jahr 1892 übergegangen sind, so ergibt sich auf Ende 1892 folgende Zusammenstellung:

Baulinien.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl Stationen resp. Haltestellen.
				Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
<i>Normalspurbahnen.</i>								
Nordostbahn:	km.	m.	‰		m.		m.	
a. Rechtsufrige Zürichseebahn . . .	34,519	300	7,5	4	3 723	11	1342	13
* b. Koblenz-Stein	25,880	300	6	—	—	2	258	7
c. Elzweilen-Schaffhausen	16,386	300	7,5	1	763	4	387	5
d. Thalwil-Zug	ca. 17,930	300	12	3	5 124	4	453	4
e. Egli-Sau-Schaffhausen	ca. 17,735							
Gotthardbahn:				(Vide Bemerkungen hiernach.)				
a. Luzern-Immensee	16,713	300	10	6	2 835	5	224	2
b. Zug-Goldau	ca. 15,500	300	10	7	997	4	208	1
Thunerseebahn	21,815	250	15	3	701	3	131	3
* Sihlthalbahn (teilweise Straßenbahn)	13,687	150	22	—	—	3	137	9
Orbe-Chavornay (teilweise Straßenbahn).	4,059	200	25	—	—	1	35	3
<i>Schmalspurbahnen (reine).</i>								
* Saignelegier-Chaux-de-Fonds	26,458	100	25	—	—	1	39	12
* Veyrier-Landesgrenze (Teilstück der Linie Genève-Veyrier)	0,157	50	31	—	—	—	—	—
Yverdon-Ste-Croix	24,604	100	44	5	533	1	76	7
Übertrag	234,898	—	—	29	14 676	39	3290	66
* 1892 eröffnet.								

* 1892 eröffnet.

Baulinien.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl Stationen resp. Haltestellen.
				Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
Übertrag	km.	m.	‰		m.		m.	
<i>Schmalspurbahn mit Zahnstangenrampe.</i>	234,698	—	—	29	14 676	39	3290	66
*Neuchâtel-Cortailod-Boudry	11,046	100	86	—	—	1	18	9
<i>Zahnradbahnen (schmalspurig).</i>								
*Brienz-Rothhornbahn	7,732	60	250	10	681	3	75	5
Schynige Platte-Bahn	7,453	60	250	5	360	1	30	3
Wengernalpbahn	18,240	60	250	1	25	14	299	7
*Glion-Rochers de Naye	7,880	80	220	5	609	1	24	5
<i>Seilbahnen.</i>								
Stanserhornbahn	3,614	120	600	4	184	1	12	4
*Ragaz-Wartenstein	0,768	180	310	2	69	1	38	2
St. Gallen-Mühleck	0,317	300	245	1	280	—	—	2
Cossonay-gare J. S.	1,283	Gerade.	137	—	—	—	—	2
<i>Tramways.</i>								
Neuchâtel-St. Blaise	5,296	50	33,4	—	—	—	—	5
Stansstad-Stans	3,468	90	11	—	—	—	—	4
* 1892 eröffnet. Total	301,780	—	—	57	16 884	61	3786	114

Wie aus vorstehender Zusammenstellung hervorgeht, ist für das Jahr 1892 keine wesentliche Abnahme in Zahl und Wichtigkeit der Baulinien gegenüber dem vorigen Jahre zu verzeichnen. Es sind danach auch die im letztjährigen Bericht enthaltenen Bemerkungen über die außerordentliche Inanspruchnahme und Arbeitslast unseres Personals zu bestätigen. Hervorzuheben sind in dieser Hinsicht die oft schwierigen Verhältnisse des Anschlusses der neuen Linien an die bestehenden Bahnhöfe (z. B. in Zürich, Rapperswil, Schaffhausen, Zug, Luzern, Arth-Goldau, Chaux-de-Fonds, Yverdon etc.) und die meistens sehr umfangreichen Verhandlungen, welche durch die Erweiterung oder den Umbau der letztern veranlaßt wurden.

Bei einzelnen kleinern Unternehmungen wird die Aufgabe der Kontrolle dadurch erschwert, daß die Verwaltungen mangels geeigneter Organe sich um die Aufstellung und Prüfung der Planvorlagen wenig kümmern, sondern sich darauf beschränken, die Vorlagen des Unternehmers an das Departement zu leiten und die Bemerkungen des letztern dem Unternehmer wieder zuzustellen, ohne dabei der Einhaltung der gestellten Bedingungen die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

Außer den als Beilagen zu den Eingaben für Konzessionsgesuche eingelangten graphischen Darstellungen (11 Projekte mit circa 33 Plänen, Profilen etc.) haben wir im Berichtsjahr folgende Planvorlagen (exklusive Vorlagen für Rollmaterial) für den Bau neuer Linien behandelt:

Allgemeine Baupläne und Profile:

Situationspläne	31
Längenprofile	26
Sammlungen von Querprofilen	9
Total	<u>66</u>

Normal- und Specialpläne:

Unterbautypen	7
Erdbauten und Mauern	2
Tunnelbauten	11
Brücken und Durchlässe	122
Wegbau	1
Oberbau	8
Stationen und Haltstellen	28
Stationshochbauten	28
Wärterhäuser	17
Signale und Mechanismen	27
Verschiedenes	23
Total	<u>274</u>

In Bezug auf die einzelnen Baulinien haben wir folgendes zu bemerken:

Die Linie Koblenz-Stein wurde als zweite der sogenannten Moratoriumslinien der Nordostbahn am 1. August 1892 eröffnet.

Im Berichtsjahr konnten die Bauarbeiten der rechtsufrigen Zürichseebahn nach Beseitigung vielfacher Anstände auch auf der Strecke Riesbach-Rapperswil begonnen und so gefördert werden, daß die Einhaltung des Vollendungstermins (1. August 1893) möglich erscheint. Der auf Ende 1891 noch unerledigte Teil der Bahntrasse bei der Einmündung in den Bahnhof Rapperswil konnte erst mit der Genehmigung eines Erweiterungsprojekts für diesen Bahnhof definitiv erledigt werden. Dieses Projekt gelangte trotz mehrmaliger Mahnung des Departements an die beteiligten Bahnverwaltungen erst im Juli des Berichtsjahres zur definitiven Vorlage.

Besondere Schwierigkeiten bot die endgültige Feststellung der Lage der Station Herrliberg. Betreffend den Gang dieser Angelegenheit verweisen wir auf unsern Bericht an die Bundesversammlung vom 15. Juni 1892 in Sachen des Rekurses der Gemeinde Herrliberg gegen die bezüglichlichen Entscheide des Eisenbahndepartements, beziehungsweise des Bundesrates. Wir erwähnen nur, daß die Bundesversammlung auf die Beschwerde der Gemeinde Herrliberg nicht eingetreten ist und damit grundsätzlich anerkannt hat, daß die Kompetenz zur Genehmigung von Bauplänen auf Grund des Art. 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 ausschließlich dem Bundesrate zustehe und ein Rekurs an die Bundesversammlung gegen derartige Entscheide des Bundesrates überhaupt nicht zulässig sei. Was den vom Nationalrat anlässlich der Rekursbehandlung zu Protokoll gegebenen Wunsch betreffend geeignete Zufahrtstraßen zur projektierten Station anbelangt, so wird demselben insofern entsprochen, als die Regierung des Kantons Zürich, namens der Gemeinde Herrliberg, und die Nordostbahn sich auf Veranlassung und nach Vorschlag unsers Departements bezüglich Teilung der Kosten für die in Betracht kommende Verlegung der Burggasse in Herrliberg verständigt haben.

Nachdem ein vollständiges Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen nebst Einmündung der Linie Etzweilen-Schaffhausen in denselben vorgelegt und über die allgemeine Gestaltung der Station Feuerthalen entschieden war, konnte auch das noch nicht erledigte Bauprojekt der Strecke Schaffhausen-Langwiesen genehmigt werden, so daß der Inangriffnahme der Bauarbeiten der genannten Linie nichts mehr entgegensteht.

Betreffend die Linie Thalweil-Zug haben wir unter Bezugnahme auf unsern letztjährigen Bericht zu erinnern, daß die Bundesversammlung auf den Rekurs der beiden Regierungen von St. Gallen und Appenzell A.-Rh. betreffend die einspurige Anlage des Albistunnels wegen Inkompetenz nicht eingetreten ist. Für die Begründung dieses Beschlusses verweisen wir auf unsern einläßlichen Bericht vom 20. Juni 1892 und heben hervor, daß mit diesem Entscheid die Bundesversammlung sowohl die alleinige Kompetenz des Bundesrates zur Genehmigung der Baupläne anerkannt, als gleichzeitig auch der Anschauung beigepflichtet hat, wonach einer Kantonsregierung von Gesetzes wegen ein Recht zur Mitwirkung bei der Plan-genehmigung einer außerhalb des Gebietes des betreffenden Kantons liegenden Bahnlinie nicht zustehe.

Im Berichtsjahre haben die Arbeiten am großen Albistunnel, sowie an den demselben unmittelbar anliegenden offenen Bahnstrecken ihren normalen Fortgang genommen. Für die übrigen Teile der Linie konnte dagegen das allgemeine Bauprojekt noch nicht endgültig festgestellt werden. Für die Strecke Thalweil-Albistunnel wurde zwar die Trace mit Durchtunnelung des Höhenzuges zwischen Oberrieden und Sihlwald grundsätzlich beschlossen und gegenüber einem Wiedererwägungsgesuch der Gemeinde Horgen, welche Führung der Trace weiter in der Richtung gegen diesen Ort und Durchbruch des Höhenzuges direkt gegen die Station Sihlbrugg verlangte, auch festgehalten. Eine neue Eingabe von Horgen führte indessen zu neuen Verhandlungen über die Tracefrage, für welche den Beteiligten eine Frist bis 1. März 1893 gewährt werden mußte.

Was den Teil der Linie vom Albistunnel bis Zug anbetrifft, so kann die Feststellung der definitiven Bahntrace und die Ausarbeitung des Bauprojekts erst nach Regelung der noch streitigen Frage über die Erweiterung und eventuelle Verlegung des Bahnhofes Zug erfolgen.

Während die Nordostbahn ein Projekt für Erweiterung dieses Bahnhofes in dessen gegenwärtiger Lage vorgelegt hat, hält die Gotthardbahn im Interesse einer rationellen Einmündung der beiden neuen Linien von Thalweil und von Goldau her die Verlegung des ganzen Bahnhofes und die Umgestaltung desselben zu einem Durchgangsbahnhof für die beiden Richtungen Thalweil-Luzern und Thalweil-Goldau für notwendig. Nachdem die Angelegenheit in einer Konferenz an Ort und Stelle des nähern erörtert worden, haben auf Einladung des Departements die beteiligten Bahnverwaltungen zahlreiche weitere Studien vorgelegt. Auf Ende des Berichtsjahres stund die zur hierseitigen Erledigung notwendige Vernehmlassung der Behörden von Zug noch aus.

Für die Linie Eglisau-Schaffhausen, welche teilweise auf badisches Gebiet zu liegen kommt, hat die Nordostbahn unterm 29. Februar 1892 ein generelles Traceprojekt vorgelegt, in der Meinung, daß die Behörden zunächst zur Frage der Stationsanlagen und der Linienführung im allgemeinen Stellung nehmen werden, bevor an die Ausarbeitung des Detailprojekts geschritten werde. Dieses Vorgehen der Bahnverwaltung hat sich als zweckmäßig erwiesen, indem die Behandlung des generellen Projekts sowohl seitens der Regierungen von Zürich und Schaffhausen als der beteiligten Gemeinden zu Forderungen Anlaß gegeben hat, welche der Detailprojektierung vorgängig erledigt werden müssen.

Hierher gehören die Begehren betreffend Einschaltung weiterer Stationen für Wyl-Hüntwangen und Altenburg-Rheinau und die von der Regierung von Schaffhausen verlangte unterirdische Führung der Bahn im Rheinfallbecken. Die Erledigung dieser Begehren, welche zu Augenscheinen und Konferenzen geführt hat und noch eine Verhandlung mit den badischen Staatsbehörden nötig machen wird, konnte bis zur Abfassung dieses Berichtes nicht erfolgen.

Dem in unserm letztjährigen Bericht erwähnten Gesuch der Regierung und des Stadtrates von Luzern um Wiedererwägung des Genehmigungsbeschlusses betreffend die Trace der Linie Luzern-Immensee an der Halde bei Luzern konnten wir nicht entsprechen. Damit wurde die offene Führung der Bahnlinie, statt der von den Luzernerbehörden gewünschten, kostspieligern und sowohl für das reisende Publikum, als für den Bahnbetrieb mit Nachteilen verbundenen unterirdischen Anlage, definitiv gutgeheißen.

Nachdem die Frage des Umbaues des Bahnhofes Luzern und der Erstellung eines zweiten Geleises von der Sentimatt aus bis zu diesem Bahnhof ihre Erledigung gefunden, konnte auch der Anschluß der Immenseelinie festgelegt und die Vorlage eines endgültigen Bauprojekts für das Teilstück dieser Linie auf Gebiet der Gemeinde Luzern erfolgen.

Für den schon genehmigten Teil der Linie auf Gebiet der Gemeinde Küßnacht mußte infolge des ungünstigen Ergebnisses von Terrainsondierungen ein neues Projekt mit teilweiser Verlegung der Bahnlinie vorgelegt werden.

Auf der Linie Zug-Goldau hängt der Baubeginn hauptsächlich von der Lösung der Frage über die zukünftige Gestaltung des Bahnhofes Zug ab.

In Sachen der Einmündung der verschiedenen Bahnlinien in Arth-Goldau, bezw. der Erweiterung des dortigen Bahnhofes, konnte bis jetzt eine Verständigung zwischen den beteiligten Bahngesell-

schaften nicht erzielt werden. Ein Gesuch der Direktion der Gotthardbahn betreffend Regelung der dortigen Anschluß- bzw. Mitbenutzungsverhältnisse ist gegenwärtig bei uns noch hängig.

Die beiden Verwaltungen der Thunerseebahn und der Bodelibahn haben sich über die Erweiterungsbauten im Bahnhof Interlaken im Hinblick auf den Betriebsanschluß der Thunerseebahn daselbst geeinigt.

Über den Umbau der Bodelibahnstrecke Därligen-Interlaken sind dagegen die Vorlagen noch unvollständig. Der Geleiseanschluß an die Centralbahn in Scherzligen ist geregelt und der Bau der Thunerseebahn im übrigen vorgeschritten.

Die Bahn Orbe-Chavornay wird als elektrische Normalspurbahn mit Luftleitungsbetrieb erstellt.

Für die im Monat Dezember dem Betrieb übergebene schmalspurige Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds ist noch die in Verbindung mit einer Gemeindestraße gegenwärtig im Bau begriffene Strecke durch die Ortschaft Chaux-de-Fonds zu vollenden. Ferner bleibt noch die etwas schwierige Frage des Anschlusses der Regionalbahn an den dortigen Hauptbahnhof zu lösen, welcher letzterer bei diesem Anlaß erweitert oder sogar teilweise umgebaut werden sollte.

Die Bauarbeiten der schmaspurigen Regionalbahn Yverdon-Ste-Croix befinden sich gegenwärtig in vollem Gange. Zu erledigen bleibt für diese Bahn noch der Anschluß an den Bahnhof Yverdon, sowie die definitive Trace längs der in starker Verwitterung befindlichen und daher in Bezug auf Sicherung der Bahn eine besondere Sorgfalt erheischenden Felspartie bei den sogenannten „Rapilles de Baulmes“.

Die Verlängerung der Genf-Veyrier-Bahn bis zur Landesgrenze bezweckt die direkte Verbindung dieser Linie mit der auf französischem Boden erstellten Schmalspurbahn Veyrier-Collonges s/Salève.

Die zwischen der untern Stadt und dem Bahnhof J.-S. in Neuenburg erstellte Zahnradstrecke der Regionalbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry bildet den ersten Versuch einer Lokalbahn mit Anwendung der Zahnstange in belebten, stark geneigten Stadtstraßen.

Die noch im Bau befindlichen Zahnradbahnen, nämlich die Wengernalpbahn, die Schynige Platte-Bahn und die oberste Sektion der Linie Glion-Rochers de Naye, sind beinahe vollendet und werden im nächsten Frühling dem Betrieb übergeben werden können. Erwähnenswert ist bei der erstgenannten Bahn der Ersatz sämtlicher früher projektierten eisernen Brücken

und Durchlässe durch steinerne Konstruktionen, mit Ausnahme der beiden Lutschinebrücken bei Grindelwald und Lauterbrunnen.

Unserer Einladung gemäß hat die Verwaltung der Stanserhorn-Bahn ihre Projekte für die beiden obern Abteilungen dieser Seilbahn im Sinne der Ermäßigung der Maximalsteigung von 70 auf 60 % umgearbeitet. Für diese mit stehenden elektrischen Motoren zu betreibende Seilbahn haben wir auf Grund des günstigen Ergebnisses zahlreicher Proben, sowie einer von uns veranstalteten Specialexpertise die Anwendung eines neuen Bremssystems mit direkt auf die Laufschiene wirkenden Klemmzangen als Ersatz für die üblichen Bremszahnäder gestattet.

Die im Bau begriffene Tramway-Linie Neuchâtel-St-Blaise soll mittelst Wagen mit Gasmotor betrieben werden.

Für den Tramway Stansstad-Stans, welcher gleichzeitig als Verbindung zwischen der Stanserhornbahn und dem Vierwaldstättersee dienen soll, wird elektrischer Betrieb mit Luftleitung in Aussicht genommen. Das allgemeine Bauprojekt dieser Linie konnte infolge von Traceanständen noch nicht genehmigt werden.

Die Arbeiten für Erstellung des zweiten Geleises auf der Bergstrecke (Erstfeld-Biasca) der Gotthardbahn kamen im Berichtsjahr auf der Südseite des Gotthard zur Vollendung, indem am 1. Mai die Strecke Giornico-Bodio und am 15. gleichen Monats die Fortsetzung bis Biasca dem Betrieb übergeben werden konnte. Auch auf der Nordseite wurde am 26. Juni eine Strecke (Gurtellen-Wassen) eröffnet.

Die Arbeiten verliefen überhaupt programmgemäß, so daß, wenn nicht unvorhergesehene Schwierigkeiten eintreten, die abgekürzte Vollendungsfrist für die ganze zweispurige Anlage der Bergstrecke (Ende Juni 1893) wird eingehalten werden können.

Die ebenfalls im Bau befindliche und 1891 zwischen Villeneuve und Montreux dem Betrieb übergebene Anlage eines zweiten Geleises auf der Linie Lausanne-Villeneuve wurde im Berichtsjahr bis Cully fertiggestellt und eröffnet, so daß noch die Strecke Cully-Lausanne zu bauen bleibt.

Auf Grund einlässlicher Untersuchungen und Erprobungen wurden im Berichtsjahr nachstehend bezeichnete Bahnen oder Bahnstrecken dem Betrieb übergeben:

Eröffnungsdatum.

Veyrier-Landesgrenze (Fortsetzung der Schmalspurbahn Genève-Veyrier)	26. Mai.
Rothhornbahn	17. Juni.
Glion-Rochers de Naye	2. u. 28. Juli.
Koblentz-Stein	1. August.

	Eröffnungsdatum.
Ragatz-Wartenstein	1. August.
Sihlthalbahn	3. August.
Neuchâtel-Cortailod-Boudry	16. Sept. u. 22. Dez.
Saignelégier-Chaux-de-Fonds (Place d'armes)	6. Dezember.

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neu eröffneten Linien beträgt 92,848 km.

II. Linien im Betrieb.

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>a. Hauptbahnen mit Filialbahnen:</i>			
Jura-Simplonbahn	926,819	300	25
Filialbahnen (Bulle-Romont und Traversthalbahn)	32,880	200	25
Nordostbahn	715,202	300	20
Centralbahn	391,628	300	26
Vereinigte Schweizerbahnen	277,527	300	20
Filialbahnen (Toggenburgerbahn u. Wald-Rüti)	31,422	240	10 u. 25
Gotthardbahn	265,383	300	
Total	2640,256		
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet:			
Badische Staatsbahnen	41,168	300	16
Paris-Lyon-Méditerranée (Genève-La Plaine)	15,344	400	12
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen (Basel-St. Ludwig)	3,951	1000	9
Österreichische Staatsbahnen bei Buchs und St. Margrethen	2,798	380	8
Rete Mediterraneo (bei Chiasso)	0,286	gerade	0
Total	63,487		
<i>b. Uebrige Normalbahnen:</i>			
Schweizerische Südostbahn	49,188	150	50
Schweizerische Seethalbahn (meist Straßenbahn)	45,807	160	35
Emmenthalbahn	42,250	250	15
Jura Neuchâtelois	39,568	300	27
Töölthalbahn	39,550	250	30
Sihlthalbahn	15,068	150	22
Langenthal-Huttwyl	14,068	300	23
Ütlibergbahn	9,046	150	70
Bödelibahn	8,228	180	6
Genève (Eaux-Vives) -Landesgrenze bei Annemasse	3,992	350	20
Kriens-Luzern (meist Straßenbahn)	2,815	120	30
Total	268,710		

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>c. Schmalspurbahnen:</i>			
Genfer Schmalspurbahnen (Straßen- bahnen), und zwar:			
Genève-St. Julien (Landes- grenze)	7,993		
Genève-Lancy	3,393		
Genève-Chancy	17,165		
Genève-St. Georges	2,848		
Genève-Ferney (Grenze)	4,727		
Genève-Vernier	4,844		
Genève-Veigy (Grenze)	10,996		
Genève-Jussy	11,540		
Landquart-Davos	63,508	50	60
Appenzellerbahn	49,978	100	45
Saignelégier-Chaux-de-Fonds (Place d'armes)	25,480	100	37
Lausanne-Echallens-Bercher (meist Straßenbahn)	25,800	100	25
Frauenfeld-Wyl (meist Straßenbahn)	22,875	100	40
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	17,584	60	46
Waldenburgerbahn (meist Straßen- bahn)	16,153	100	40
Birsigthalbahn (meist Straßenbahn)	13,535	60	30
Neuchâtel-Cortailod-Boudry	12,465	60	30
Tramelan-Tavannes	10,910	100	86
Rigi-Kaltbad-Scheidegg	8,731	80	40
Genève-Veyrier (meist Straßenbahn)	6,619	105	50
Brenets-Loche	5,548	50	50
	4,248	150	30
Total	282,910		
<i>d. Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken:</i>			
Brünigbahn	57,798	120	120
Visp-Zermatt	35,050	80	120
Berner Oberland-Bahnen	23,443	80	120
Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen- Gais, meist Straßenbahn)	13,962	30	90
Total	130,156		
<i>e. Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren:</i>			
Grütsch-Mürren	4,279	50	50
Sissach-Gelterkinden (meist Straßen- bahn)	3,148	60	15
Total	7,427		

	Betriebs- länge.	Gewöhnlicher	
		Minimal- radius.	Maximal- steigung.
	km.	m.	‰
<i>f. Zahnradbahnen:</i>			
Arth-Rigibahn	11,477	120	200
Generosobahn	8,991	80	220
Glion-Rochers de Naye	7,640	80	220
Rothhornbahn	7,600	60	220
Rorschach-Heiden	7,108	120	90
Vitznau-Rigibahn	6,858	120	250
Pilatusbahn	4,270	80	480
Total	53,944		
<i>g. Tramways:</i>			
Genfer Tramways (Pferdetraction u. Lokomotiven)	13,554	25—40	57
Vevey-Montreux-Chillon (mit elek- trischen Motoren)	10,374	30	34
Zürcher Straßenbahnen (Pferdetrak- tion)	8,580	15—20	40
Bieler Tramway (Pferdebahn)	4,672	22—40	—
Berner Tramway (mit Luftmotoren)	2,927	30	56,5
Pferdebahn auf dem Monte Generoso (Bellavista-Hotel Pasta)	0,540	20	38
Total	40,647		
<i>h. Seilbahnen:</i>			
Lausanne-Ouchy (Turbinenmotor) . .	1,795	400	116
Biel-Magglingen (Wasserübergewicht)	1,625	300	320
Beatenbergbahn (Wasserübergewicht)	1,600	400	400
S. Salvatorebahn (elektrischer Motor)	1,507	300	600
Lauterbrunnen-Grütsch (Wasserüber- gewicht)	1,307	1000	600
Bürgenstockbahn (elektrischer Motor)	0,827	170	580
Ragaz-Wartenstein (Wasserüberge- wicht)	0,761	180	310
Territet-Glion (Wasserübergewicht) .	0,553	500	570
Ecluse-Plan (Wasserübergewicht) . .	0,368	500	370
Gießbachbahn (Wasserübergewicht) .	0,320	75	320
Lugano-Bahnhof G. B. (Wasserüber- gewicht)	0,237	150	238
Zürichbergbahn (Limmatquai - Poly- technikum, Wasserübergewicht) . . .	0,163	100	260
Gütschbahn (Wasserübergewicht) . .	0,142	geradlinig	530
Marzilibahn (Wasserübergewicht) . .	0,101		302
Total	11,306		

Rekapitulation.

Betriebslänge.

	km.
Schweizerische Hauptbahnen	2640, ²⁵⁶
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet	63, ⁴⁸⁷
Übrige Normalbahnen (Nebenbahnen)	268, ⁷¹⁰
Schmalspurbahnen	282, ⁹¹⁰
Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken	130, ¹⁸⁸
Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren	7, ⁴²⁷
Zahnradbahnen	53, ⁹⁴⁴
Tramways	40, ⁶⁴⁷
Seilbahnen	11, ²⁰⁶
Total	3498,⁷⁷⁵

Davon haben zweispurigen Oberbau:

Die Normalbahnen	378, ⁰⁹³
Die übrigen Bahnen	17, ²⁶⁸

A. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.**Planvorlagen.**

Die im Berichtsjahre behandelten Planvorlagen für Ergänzungsbauten auf den im Betrieb stehenden Linien verteilen sich wie folgt:

Allgemeine Baupläne und Profile:

Situationspläne	11
Längenprofile	7
Sammlungen von Querprofilen	3

Normal- und Specialpläne:

Erdbauten und Mauern	23
Tunnelbauten	2
Schutzbauten	7
Brücken und Durchlässe	182
Wegbau	6
Neue Stationen und Haltstellen	1
Erweiterung von Geleiseanlagen in Stationen	81
Stationshochbauten	53
Signale und mechanische Einrichtungen	110
Wärterhäuser und Bahnabschluß	30
Verschiedenes	47

Total 563

Bahninspektion und Bahnkontrolle.

Dem Zustand der bestehenden Bahnen wurde, wie aus den von den Kontrollorganen des Departements erstatteten zahlreichen Gesamt- und Specialberichten sich ergibt, im Berichtsjahr alle Aufmerksamkeit geschenkt.

Abgesehen von den zahlreichen Lokalbesichtigungen infolge von Unfällen und Betriebsstörungen, sowie von speciellen Erhebungen überhaupt wurden im Jahr 1892 4979 km. zu Fuß begangen respektive inspiziert.

Zu diesen Inspektionen und Untersuchungen und zu der darauf bezüglichen Rapportierung kommt noch die oft zeitraubende Prüfung der jährlichen Baurechnungen der Bahngesellschaften.

Was den Erfolg der Bahninspektionen anbelangt, so kann konstatiert werden, daß die Bahnverwaltungen im allgemeinen den ihnen zur Nachachtung übermittelten Kontrollberichten Aufmerksamkeit schenken und den Aussetzungen Rechnung tragen, oder da, wo ihre Ansichten von denjenigen der Kontrolle abweichen, dafür eine Begründung anbringen.

Zustand der Bahnen.

Über die wichtigern Erscheinungen im Zustand und Unterhalt der Bahnen heben wir folgendes hervor:

Unterbau.

Die Rekonstruktion des deformierten Mauerwerks in den Tunneln der Linie Neuchâtel-Col des Roches etc. wurde fortgesetzt.

Zu den einläßlichen Untersuchungen des Tunnelmauerwerks wird auf der Gotthardbahn schon seit Jahren mit Vorteil ein specieller Beleuchtungswagen mit elektrischen Lampen verwendet. Auch die Jura-Simplonbahn besitzt nun einen Untersuchungswagen mit elektrischen Glühlichtlampen, und wir haben Anlaß genommen, einige Bahnverwaltungen einzuladen, die Beschaffung respektive Vermehrung solcher Wagen in Aussicht zu nehmen.

In zwei größern Tunneln der Nordostbahn wurde gemäß den hierseitigen Anforderungen betreffend Abstand der Nischen die Zahl der letztern um 12 vermehrt. Auch im Hauensteintunnel wurden 8 weitere Nischen eingebaut.

In betreff der Brückenkatastrophe bei Mönchenstein vom 14. Juni 1891 haben wir in unserm vorjährigen Geschäfts-

bericht bemerkt, daß wir im Hinblick auf die Differenzen, welche sich zwischen den verschiedenen Gutachten über die Ursachen der Katastrophe ergaben, und in Anbetracht der Wichtigkeit der Sache die Untersuchungen sowohl durch die Organe des Departements, als durch Anordnung einer neuen Expertise fortzusetzen gedächten.

Mit dieser weitem Expertise wurden zwei Fachmänner des Auslandes, die Herren Professor Collignon, Generalinspektor der Brücken und Straßen in Paris, und Oberingenieur Hausser in Bordeaux betraut. Dieselben wurden ersucht, auf Grund ihrer eigenen Berechnungen und Untersuchungen, sowie der kritischen Prüfung und Vergleichung der ihnen zugestellten Akten sich darüber zu äußern:

1. welche Schlüsse in Bezug auf den Widerstand der Mönchensteinerbrücke bei Anwendung der in Frankreich üblichen Rechnungsmethoden für dieses Objekt gezogen werden können;
2. welches die mutmaßlichen Ursachen des Einsturzes der Brücke seien.

In ihrem im November erstatteten Gutachten kommen die genannten Experten zu folgenden Schlüssen:

1. Die Anwendung der in Frankreich üblichen Rechnungsmethoden auf die Brücke von Mönchenstein berechtigt zu der Folgerung, daß die Widerstandsfähigkeit des Objekts eine genügende war.
2. Die mutmaßlichen Ursachen des Brückeneinsturzes hängen weder mit dem Projekt noch mit dessen Ausführung zusammen; sie müssen lokalen Beschädigungen (désorganisations) zugeschrieben werden, welche unsichtbar geblieben und eine Folge des Ereignisses von 1881 (Zerstörung des linksseitigen Widerlagers infolge eines außerordentlichen Hochwassers) sind.

Wir fügen bei, daß diese Schlüsse in der Hauptsache mit denjenigen übereinstimmen, welche der Experte der basellandschaftlichen Regierung, Herr Ingenieur Röthlisberger in Turin, aufgestellt hat.

Das Gutachten Collignon und Hausser wird — wie dies mit demjenigen der Herren Ritter und Tetmajer geschehen — im Druck vervielfältigt und den dafür sich interessierenden Kreisen zugänglich gemacht.

Über Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken- und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen wurde unterm 19. August 1892 die in unserm letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Verordnung erlassen und sofort in Kraft erklärt.

Im Anschlusse an diese Verordnung und in weiterer Ausführung des Art. 15 der Verordnung vom 1. Februar 1875 zum Eisenbahngesetz wurden mittelst Kreisschreiben an die Bahnverwaltungen über die dem Eisenbahndepartement zu machenden Vorlagen für Brücken (Pläne, Berechnungen, Ausweise über Proben, Baubedingnisse etc.) bestimmte Vorschriften aufgestellt; ebenso über die Anlage von Brückenbüchern.

In einem weitem Cirkular wurde die Aufmerksamkeit der Bahnverwaltungen auf ein einheitliches und richtiges Verfahren bei Abnahme des Konstruktionsmaterials gelenkt, und es wurden dieselben eingeladen, für eine vorschriftsmäßige Durchführung der in Art. 3 der citierten Brückenverordnung vorgeschriebenen Proben besorgt zu sein. Ebenso wurde die Notwendigkeit einer sehr sorgfältigen Überwachung des Neubaus oder der Verstärkung von Brücken betont.

Behufs Erleichterung der Untersuchung größerer eiserner Brücken erging an die Bahnverwaltungen die Einladung, an den Eisenkonstruktionen in geeigneter Weise Stege anzubringen, respektive deren Erstellung durch bereitgehaltenes Material vorzubereiten.

Zur Verhütung von Entgleisungen auf Brücken, sowie zum Zwecke möglicher Paralisierung der Folgen solcher Unfälle war den Bahnverwaltungen schon im Vorjahre empfohlen worden, zunächst die Brücken von über 20 m. Stützweite mit einem dichten Schwellenbelag zu versehen und überdies solid befestigte Leitschienen anzubringen. Diese Anregung wurde im Berichtsjahre auf Grund gemachter Erfahrungen in einigen Punkten näher präzisiert und ergänzt. Einzelne Verwaltungen haben denn auch dem Departement bezügliche Vorlagen gemacht und ein Teil der Verbesserungen ist zur Ausführung gelangt.

Die im Vorjahre angeordneten Untersuchungen, Erprobungen und Nachrechnungen der eisernen Brücken wurden im Berichtsjahre fortgesetzt. Auf Grund des Ergebnisses dieser Revisionen wurde der Umbau oder die Verstärkung einer weitem Anzahl älterer Objekte in Aussicht genommen; es gelangten 40 bezügliche Projekte zur Vorlage und Genehmigung, von welchen ein großer Teil bereits ausgeführt ist.

Wir dringen darauf, daß die noch bestehenden Rückstände thunlichst bald behoben werden.

Das Planmaterial, welches für einen großen Teil der ältern Brücken im Archiv des Eisenbahndepartementes noch fehlte oder unvollständig war, wurde von den Bahnverwaltungen successive ergänzt; indessen bleiben auch hier noch einige Lücken auszufüllen.

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen durch feindselige Naturereignisse fanden im Berichtsjahr manchenorts statt.

Abgesehen von den Betriebsunterbrechungen durch außerordentliche Schneefälle im Februar (Landquart-Davos, im Jura etc.), wurde im August die Bahn Visp-Zermatt durch das Hochwasser der Visp zwischen Kalpatran und St. Niklaus an mehreren Stellen weggerissen und der Betrieb auf einige Wochen unterbrochen. An der nämlichen Linie fand bei der Station Täsch durch den dortigen Wildbach eine Überschwemmung statt, welche das Departement veranlaßte, die Bahnverwaltung einzuladen, im Benehmen mit den kantonalen Behörden geeignete Vorkehren zur Verhütung derartiger Ereignisse zu treffen.

Auf der Brünigbahn riß zwischen Lungern und Giswyl der Muhrgang eines Wildbaches eine Brücke weg, welche durch eine neue mit größerem Durchflußprofil ersetzt werden soll.

Dammrutschungen und Senkungen mit momentaner Verkehrsstörung fanden unter anderem statt zwischen Niederbipp und Wangen, Zofingen und Safenwyl, welche Störungen indessen jeweiligen rasch gehoben wurden.

Im August wurde die Brünigbahn bei der Station Alpnachstad durch eine abgestürzte Felsmasse auf eine Länge von circa 30 Meter überschüttet, nachdem auf der nämlichen Strecke schon im Vorjahr ein ähnlicher Absturz stattgefunden. Da der Zustand der dortigen Felswände die Wiederholung solcher Vorfälle befürchten läßt, so wurde die Bahngesellschaft veranlaßt, die Bahn gegen den See hinauszurücken und die Anschnittsböschungen durch Absprengen der obern mit Einsturz drohenden Schichten abzuflachen. Ein bezügliches Projekt ist vorgelegt und genehmigt worden.

Schutzbauten zur Sicherung der Bahn und ihres Betriebs gegen Felsablösungen und Steinfälle, Verbauungen von Rutschungen und Lawinenzügen etc. sind auch im Berichtsjahr auf einigen Linien, namentlich auf der Gotthardbahn (am Axenberg, Monte Brena etc.), teils zur Ausführung gekommen, teils für die nächste Zeit vorgesehen.

Über die Benutzung der **Holzriesen** längs der Wallensee-linie (Vereinigte Schweizerbahnen) wurden im Einverständnis mit den betreffenden Kantonsregierungen besondere den Bahnbetrieb sichernde Vorschriften erlassen. Bei Ausführung derselben stellte es sich als notwendig heraus, die Zone genau zu bestimmen, innerhalb welcher das Reisten und Holzfällen den Bahnbetrieb gefährden könnte, und es wurden im Benehmen mit der Bahnverwaltung und den kantonalen Behörden bezügliche Bestimmungen aufgestellt.

Auch für Regulierung der Holzabfuhrwege und Holzreistrechte längs der Brünigbahn und der Schmalspurbahn Landquart-Davos sind Vorschriften entworfen und den Kantonsregierungen zur Vernehmlassung mitgeteilt worden.

Oberbau,

Über die im Berichtsjahr stattgefundenen Erneuerungen an Schienen und Schwellen, sowie über den gegenwärtigen Stand des Oberbaues geben wir folgende Zahlen:

Schwellenerneuerungen in Prozenten der durchgehenden Hauptgeleise:

	Eisen- schwellen.	Lauter Eichen- schwellen.	Gemischte Holzschwellen oder Weichholz- schwellen.	Im ganzen.
Gotthardbahn	13,9	—	—	13,9
Jura-Simplonbahn . . .	5,8	2,2	2,5	10,5
Nordostbahn	6,4	—	3,1	9,5
Ver. Schweizerbahnen .	3,5	—	5,2	8,7
Centralbahn	2,3	0,05	3,4	5,75
5 Hauptbahnen	6,0	0,9	2,8	9,7

Der Stand der Schwellen in den durchgehenden Hauptgeleisen ist auf Ende 1892 in Prozenten der Länge dieser Geleise folgender:

	Eisenschwellen.	Lauter Eichenschwellen.	Gemischte Holz- schwellen oder Weichholz- schwellen.
Centralbahn	58,8	1,2	40,0
Gotthardbahn	52,4	37,0	10,6
Nordostbahn	36,6	—	63,4
Jura-Simplonbahn . . .	30,1	20,8	49,1
Ver. Schweizerbahnen .	15,8	10,5	73,7
5 Hauptbahnen	37,8	12,7	49,5

Auf Grund von Beobachtungen unserer Kontrollbeamten über das Verhalten der Weichholzschwellen auf stark befahrenen Linien, wonach solche Schwellen gegen seitliche Verschiebung der Schienen zu wenig Halt bieten, sah sich das Departement veranlaßt, gegen die Verwendung von Weichholz zunächst in den Kurven Stellung zu nehmen und im übrigen die Einbringung von Unterlagsplatten zu verlangen.

Schienerneuerung in Prozenten der durchgehenden Hauptgeleise:

	Stahlschienen.	Eisenschienen.	Total.
Gotthardbahn	13,9	—	13,9
Nordostbahn	6,7	—	6,7
Jura-Simplonbahn . .	5,9	—	5,9
Centralbahn	5,6	0,04	5,64
Ver. Schweizerbahnen .	3,4	—	3,4
5 Hauptbahnen	6,8	0,01	6,8

Der Stand der Schienen in den durchgehenden Hauptgeleisen der 5 Hauptbahnen ergibt auf Ende 1892 in Prozenten der Länge dieser Geleise:

	Stahlschienen.	Eisenschienen.
Gotthardbahn	93,1	6,9
Vereinigte Schweizerbahnen	74,1	25,9
Nordostbahn	70,3	29,7
Jura-Simplonbahn	69,8	30,2
Centralbahn	61,0	39,0
5 Hauptbahnen	71,7	28,8

Das Gewicht der Stahlschienen variirt zwischen 33 und 48 kg., dasjenige der Eisenschienen von 30 bis 36 kg.

Um den erhöhten Anforderungen an den Oberbau infolge Verwendung schwererer Lokomotiven, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit etc. gerecht zu werden, sind, wie wir schon im vorjährigen Geschäftsbericht angedeutet, in den letzten Jahren auf einigen Bahnen stärkere Schienenprofile eingeführt worden, welche die ältern und schwächern Profile successive ersetzen sollen.

So liegen beispielsweise auf der Gotthardbahn:

Schienen von 48 kg. per lauf. Meter auf eine Länge von 17,4 km.	
" " 46 " " " " " " " " 28,8 "	
" " 44 " " " " " " " " 16,9 "	

Auf der Jura-Simplonbahn:

Schienen von 42 kg. per lauf. Meter auf eine Länge von 36,2 km.

Wir legen Wert darauf, daß in dieser Richtung, sowie in Verstärkung des Oberbaues überhaupt allgemein und mit thunlichster Beförderung vorgegangen werde.

Stationen und deren Hochbauten.

Die neue Station **Lengnau** auf der Centralbahnlinie Solothurn-Biel wurde dem Betrieb übergeben.

Die bisherige Station **Gordola** auf der Zweiglinie Cadenazzo-Locarno der Gotthardbahn soll durch zwei neue Stationen: **Tenero** und **Reazzino** (Personenhaltstelle), ersetzt werden, für welche nach langwierigen Verhandlungen über deren Placierung etc. die Projektvorlagen genehmigt worden sind.

Die von interessierten Gemeinden und Privaten eingereichten Begehren um Einschaltung von Stationen resp. Haltstellen bei **Hagenau** (S. C. B.) und in **Corbérón** zwischen **Chexbres** und **Palézieux** (J. S.) mußten nach reiflicher Erwägung der in Betracht kommenden Verhältnisse abgewiesen werden. Für die ebenfalls postulierte Personenhaltstelle bei **Bôle** auf der Linie **Auvernier-Verrières** (J. S.) wurden von der Bahndirektion noch weitere Studien verlangt.

Die Frage der Erweiterung des **Bahnhofes Luzern** gelangte im Berichtsjahre zu einer definitiven Lösung und es liegt das auf Grund unseres bezüglichen Entscheides vom 18. November aufgestellte Ausführungsprojekt zur Genehmigung vor.

Damit im Zusammenhang steht die Anlage eines zweiten Geleises auf der Strecke **Sentimatt-Bahnhof Luzern** und die gänzliche Verlegung der bisherigen Einmündungslinie in den Bahnhof, wobei gleichzeitig sämtliche Niveauübergänge für Hauptstraßen beseitigt werden. Die Durchführung dieser letztern Maßregel für die **Baslerstraße** im Untergrund macht u. a. die Anlage eines höher liegenden neuen Güschtunnels notwendig. — Auch für die zweispurige Zufahrt liegt das im Sinne des hierseitigen Beschlusses und im Einverständnis mit den am Bahnhof Luzern beteiligten Bahnverwaltungen von der Centralbahn aufgestellte definitive Projekt vor.

Für den Umbau des **badischen Bahnhofes in Basel** ist nach jahrelangen Verhandlungen ein Projekt in Vorlage gebracht worden, welches eine Trennung des Güterbahnhofes vom Personenbahnhof und die Beseitigung sämtlicher im Bereich der Bahnhofanlagen befindlichen Niveauübergänge durch Erstellung von Unterführungen vorsieht. Da dieses Projekt die Regierung von Basel-Stadt in einigen wesentlichen Punkten nicht befriedigte, so wurden weitere Verhandlungen und namentlich eine Konferenz mit der Verwaltung der badischen Bahn in Aussicht genommen. Auf Wunsch der genannten Regierung wurde der Zeitpunkt für die Abhaltung dieser Konferenz auf Anfang des Jahres 1893 angesetzt.

Zur Genehmigung gelangte ferner das Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Rapperswil.

Die Verhandlungen über das Projekt für die Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur sind so weit vorgeschritten, daß zu Anfang des Jahres 1893 auch diese Angelegenheit erledigt werden kann.

Für die Vergrößerung des Güter- und Rangierbahnhofes Winterthur sind die Arbeiten gemäß dem unterm 23. Oktober 1891 genehmigten Projekt in der Hauptsache ausgeführt.

Die Erweiterung des Centralbahnhofes Basel in Verbindung mit einer Verlegung der Elsässerlinie war im Berichtsjahre Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Regierung von Basel-Stadt und der Bahnverwaltung, und zwar sowohl in Bezug auf Gestaltung des Projekts als Übernahme eines Teils der Kosten durch den Kanton.

Über die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen liegt ein Projekt vor und es wird die Genehmigung desselben in Bälde erfolgen können.

Das vom Bundesrat für die Erweiterung des Bahnhofes Zürich von der Bahnverwaltung verlangte Projekt steht noch aus; ebenso ein Projekt über Erweiterung des Bahnhofes Aarau mit Verbesserung der dortigen Straßenverhältnisse.

Für den gänzlichen Umbau der Station Altstetten (N. O. B.) wurde ein allgemeines Projekt genehmigt; ebenso für provisorische und bleibende Erweiterungen des Bahnhofes Glarus anlässlich des eidg. Schützenfestes.

Der Rangierbahnhof Olten wird samt der dortigen Hauptwerkstätte etc. nach einem gutgeheißenen Projekt der Centralbahn ebenfalls beträchtlich erweitert.

Für die vom schweiz. Militärdepartement im Interesse des Kriegsbetriebs veranlaßten Stationserweiterungen (Verlängerung von Ausweichgleisen, Rampenanlagen etc.) wurden die Projekte für 12 (von 16) Stationen eingereicht und gutgeheißen.

Ein neues Ausweichgleise erhält die Station Locarno, und in 4 Stationen werden die bestehenden Ausweichgleise im Interesse des Bahnbetriebs verlängert.

Außerdem sind zahlreiche Vorlagen (26) für Erstellung von neuen Stationsgleisen oder Verlängerung, Modifikation etc. von bestehenden Gleisen genehmigt worden.

Mechanische Einrichtungen und Signale.

Über die Zahl der neuen Weichen, welche im Berichtsjahre auf den durchgehenden Hauptgeleisen der 5 Hauptbahnen als Ersatz für ausrangiertes Material gelegt worden sind, orientieren folgende Prozentzahlen:

Prozente der Gesamtzahl der Weichen.

Gotthardbahn	16,5
Nordostbahn	10,2
Vereinigte Schweizerbahnen	4,1
Centralbahn	3,6
Jura-Simplonbahn	2,9
5 Hauptbahnen	<u>7,1</u>

Die Zahl der neuen Kreuzungen, welche im Jahr 1892 auf den durchgehenden Hauptgeleisen der Hauptbahnen gelegt worden sind, beträgt bei

Prozent der Gesamtzahl.

Gotthardbahn	19,0
Nordostbahn	10,2
Jura-Simplonbahn	4,8
Centralbahn	4,4
Vereinigte Schweizerbahnen	1,7
5 Hauptbahnen	<u>7,7</u>

Auf die Vervollständigung der Signale, vorab bei den Hauptbahnen, wurde seitens des Departements im Berichtsjahre ein besonderes Gewicht gelegt. Es sind denn auch die Weichensignale in erheblichem Maße vermehrt worden, namentlich auf der N.O.B. und den V. S. B., und es ist anzunehmen, daß die noch bestehenden Lücken, wie sie unter anderm die J. S. aufweist und auf welche das Departement die Bahnverwaltungen immer wieder aufmerksam macht, in nicht allzuferner Zeit ausgefüllt werden.

Ebenso ist eine wesentliche Anzahl Stationen mit neuen Deckungssignalen versehen worden. Doch bleiben auch hier, trotz unablässiger Erinnerungen seitens des Departements, noch Rückstände nachzuholen.

Über die Lage vorhandener Deckungssignale hinsichtlich der Sichtbarkeit derselben und in Bezug auf den Abstand von den Endweichen fanden bei verschiedenen Anlässen Verhandlungen statt, welche zur Versetzung einiger Signale führten.

Einrichtungen zur speciellen Kontrollirung der jeweiligen Stellung der Deckungssignale sind auf einer größern Zahl von Stationen erstellt worden.

Die Wahrnehmung, daß die Stationsdeckungssignale, welche noch nicht mit automatischer Schlußvorrichtung versehen sind, bisweilen nach Einfahrt der Züge offen gelassen werden, was erfahrungsgemäß Unfälle verursachen kann, veranlaßte das Departement, bei einer Bahn, die mit den Einrichtungen für automatischen Signalschluß noch bedeutend im Rückstand ist, auf beförderliche Durchführung derselben zu dringen.

Mit Weichen- und Signalverriegelungen sind im Berichtsjahre 31 Stationen versehen worden, nämlich:

- Auf der Nordostbahn: Wallisellen, Horgen, Au, Reichenburg, Bilten, Bonstetten, Mumpf, Eiken, Hornussen, Laufenburg, Etzgen, Schwaderloch, Leibstadt, Felsenau;
- auf der Centralbahn: Lengnau, Zofingen, Mühlau und Langenthal;
- auf den Vereinigten Schweizerbahnen: St. Fiden, Au, Landquart, Maienfeld und Heerbrugg;
- auf der Jura-Simplonbahn: Glovelier;
- auf der Gotthardbahn: Flüelen;
- auf der Sihlthalbahn: Wiedikon, Adlisweil und Langnau;
- auf der Südostbahn: Wollerau;
- auf den badischen Bahnen: Wilchingen-Hallau und Beringen.

Auf Ende 1892 ist der Stand der Riegelungen in Prozenten der Zahl der Stationen, welche überhaupt Weichen besitzen:

Gotthardbahn	85 %
Centralbahn	64 „
Vereinigte Schweizerbahnen	51 „
Nordostbahn	21 „
Jura-Simplonbahn	19 „

Trotz wiederholter Mahnungen seitens des Departements wurde die laut dem vorjährigen Geschäftsbericht angesetzte Frist zur Erstellung der in erster Linie notwendigen Riegelungen von denjenigen Bahnen, welche damit wesentlich im Rückstande sind, nicht eingehalten; die Jura-Simplonbahn und die Nordostbahn wurden deshalb neuerdings ernstlich gemahnt.

Neue Glockensignale wurden im Berichtsjahre erstellt von:

Nordostbahn	57,8 km.
Jura-Simplonbahn	113,6 „
Vereinigte Schweizerbahnen	22,3 „

Total 193,1 km.

In Prozenten der Länge derjenigen Bahnstrecken, welche zunächst mit Glockensignalen zu versehen sind, ist der Stand dieser Signale auf Ende 1892 folgender:

Vereinigte Schweizerbahnen .	100	%
Gotthardbahn	100	"
Centralbahn	100	"
Jura-Neuchâtelois	100	"
Jura-Simplonbahn	72	"
Nordostbahn	60	"

In Prozenten der Totallänge der einzelnen Bahnen sind bis Ende 1892 ausgeführt:

Auf der Gotthardbahn	94,8	%
" den Vereinigten Schweizerbahnen	72	"
" der Centralbahn	54,2	"
" der Jura-Simplonbahn	46	"
" der Nordostbahn	30	"

Wir haben auch hier die säumigen Verwaltungen gemahnt und werden darauf dringen, daß im Jahr 1893 die Rückstände in der Hauptsache beseitigt werden.

Das Telephon findet auf unsern Bahnen immer allgemeinere Anwendung sowohl neben dem gewöhnlichen Telegraphen als auch an Stelle desselben. Neue Telephonverbindungen wurden auch im Berichtsjahr auf verschiedenen Strecken erstellt.

Neue Blockstationen wurden errichtet auf der Strecke Nyon-Genève (38 km.).

Bahnabschluss.

Die meisten Bahngesellschaften sind bestrebt, die noch bestehenden Lücken in der Einfriedigung ihrer Bahnlinien successive auszufüllen. Es sind im Berichtsjahr auf den fünf Hauptbahnen verschiedene Strecken neu eingefriedigt worden, so daß auf Ende 1892 der Stand der Einfriedigung bei diesen Bahnen in Prozenten der doppelten Bahnlänge folgender ist:

Gotthardbahn	99,3	%
Centralbahn	93,0	"
Jura-Simplonbahn	91,5	"
Vereinigte Schweizerbahnen . .	63,1	"
Nordostbahn	55,5	"

Die von einer Bahngesellschaft aufgeworfene Frage, ob nicht auf Strecken, wo eine Abschränkung nur wegen des zeitweise

weidenden Viehes nötig erscheint, eine vorübergehende Hagung genügen dürfte, wurde nach Anhörung der betreffenden Kantonsregierung verneint, weil nur eine bleibende Einfriedigung die nötige Sicherheitsgarantie bieten kann.

Die auf einigen Bahnlinien zur Anwendung gekommenen, für das weidende Vieh gefährlichen Stacheldrahtzäune wurden als unzulässig erklärt.

Auf einigen Linien in der Ostschweiz fand durch Abgeordnete des Departements, der kantonalen Behörden und der Bahnverwaltung eine kontradiktorische Festsetzung derjenigen Strecken statt, wo die Einfriedigung noch einer Ergänzung bedarf, wobei man sich gleichzeitig auch über Abschluß und Beleuchtung der Niveauübergänge verständigte.

Die Art und der Zustand der Barrieren bei Niveauübergängen, sowie die Bewachung und Beleuchtung der letztern giebt unsern Kontrollbeamten noch immer zu vielfachen Aussetzungen Anlaß, und es ergingen an verschiedene Bahnverwaltungen besondere Einladungen zu bezüglichen Verbesserungen.

Auf Abschaffung von stark frequentierten oder in ungünstiger Lage befindlichen Niveauübergängen, resp. Ersetzung derselben durch Über- oder Unterführungen, wird fortwährend hingewirkt, und es sind auch im Berichtsjahr einige bezügliche Projekte genehmigt worden.

Im Einklang mit diesen durch die Rücksicht auf die Sicherheit des Bahnbetriebs und des Straßenverkehrs gebotenen Bestrebungen konnte auch verschiedenen Begehren um Gestattung neuer Niveauübergänge auf bestehenden Bahnlinien keine Folge gegeben werden.

Betreffend die seit Jahren als Provisorium bestehende Geleisekreuzung der elektrischen Tramwaybahn Vevey-Montreux-Chillon mit der Jura-Simplonbahn auf dem Niveauübergang der Kantonsstraße bei Territet wurde nach langen Verhandlungen mit der Kantonsregierung und den beteiligten Bahnverwaltungen die Notwendigkeit der Beseitigung dieser Niveaureuzung ausgesprochen und die Vorlage eines Projekts für Unterführung der Straße verlangt.

Bahnbewachung.

Bei Prüfung der von den Bahngesellschaften bei Beginn jeder Fahrplanperiode einzureichenden Darstellungen über den Bahnbewachungsdienst (Streckenbegehungspläne) mußte vielfach dem Bestreben, die Wärterrunden zu reduzieren, entgegengetreten werden,

namentlich für Strecken, welche Zufälligkeiten durch Rutschungen, Steinfälle etc. ausgesetzt sind. Mit Bezug auf solche Strecken wurde neuerdings allgemein auf die Notwendigkeit einer verschärften, unter Umständen permanenten Bahnbewachung in kritischen Zeiten (Tauwetter, Regen etc.) aufmerksam gemacht.

Infolge wiederholter Unfälle, welche bei Verwendung von Draisinen im Bahnbewachungsdienst vorkamen, sah sich das Departement veranlaßt, die Bahnverwaltungen zur Prüfung der Frage einzuladen, ob nicht von der fernern Verwendung dieses Kontrollmittels Umgang zu nehmen sei. Die betreffenden Verwaltungen konnten sich dazu nicht entschließen, und da die bezügliche Motivierung zum Teil als begründet angesehen werden konnte, haben wir für einmal auf unserer Anregung nicht beharrt, dagegen verlangt, daß eventuell durch geeignete Maßnahmen für gehörige Sicherung des Betriebs und des Bahnpersonals gesorgt werde.

Verschiedenes.

Die Zahl der Festigkeitsproben, welche im Berichtsjahr mit Materialien zu Bahnzwecken vorgenommen wurden, beläuft sich, soweit sie dem Departement zur Kenntnis gebracht worden sind, auf 1710, die sich wie folgt verteilen:

Brückeneisen	568	Proben.
Schwellenmaterial	289	"
Schienenmaterial	437	"
Zahnstangen	4	"
Kesselblech	182	"
Achsenmaterial	60	"
Bandagenmaterial	75	"
Kuppelungen	5	"
Zug- und Tragfedern	29	"
Seilbahnkabel	4	"
Verschiedenes	57	"

Bisweilen werden die vom Departement verlangten Materialproben zu spät oder nur unvollständig angeordnet. Wir sahen uns veranlaßt, gegen einzelne Verwaltungen einzuschreiten, und behalten uns vor, im nächstjährigen Bericht diejenigen zu nennen, welche es in dieser Beziehung an der nötigen Sorgfalt fehlen lassen.

Die nach Vollendung des Bahnbaues vorzulegenden Grenz- und Katasterpläne sind im Berichtsjahre für 9 Bahnen oder Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von 111 km. (Landquart-Davos, Brünigbahn [Teilstrecke], Frauenfeld-Wyl, St. Gallen-Gais [Teil-

strecke], Genève-Veyrier, Sissach-Gelterkinden, Brenets-Loce, Genève-St-Julien und Lauterbrunnen-Mürren) eingereicht und geprüft worden. Sie stehen noch aus für 12 Bahnen mit 278 km.

B. Rollmaterial.

Die Kontrolle über die dem Gebiet der Maschinenteknik angehörenden Einrichtungen der Bahnen wurde in bisheriger Weise ausgeübt. Sie bestand in der Prüfung der eingereichten Pläne, der Untersuchung des neu erbauten und der Überwachung des Unterhalts des bestehenden Materials. Dazu kommt die spezielle Kontrolle über den Traktions- und den Werkstätten-dienst.

Der erste Teil dieser Aufgabe wurde auch hier dadurch erschwert, daß bei einigen kleinern im Bau begriffenen Bahnen eine selbständige Prüfung der Vorlagen durch die Verwaltung nicht stattfand, sondern die Lieferanten lediglich an die Organe des Departements gewiesen wurden. Zudem langten die Vorlagen oft zu spät ein, so daß berechtigten Aussetzungen wegen vorgeschrittener Ausführung nicht mehr Rechnung getragen werden konnte.

Der Unterhalt des Rollmaterials und die Abwicklung des Maschinendienstes dürfen bei den schweizerischen Bahnen im allgemeinen als gut organisiert bezeichnet werden, und es bezogen sich die nötig gewordenen Reklamationen zumeist auf den Zustand einzelner Lokomotiven und Wagen.

Die einmännige Lokomotivbedienung bei den Zügen der Tößthalbahn gab zu Verhandlungen mit der Bahnverwaltung Anlaß. Wir konnten diese Bedienung bei den dortigen Verhältnissen (Mangel an Einfriedigung, unbewachte Niveauübergänge, zum Teil schwierige Bahnstrecken) nicht als zureichend betrachten, während wir der schweizer. Südostbahn für die günstige Strecke Rapperswil-Pfäffikon die einmännige Bedienung unter Verwendung geeigneten Materials glaubten gestatten zu dürfen.

Bei der elektrischen Straßenbahn Sissach-Gelterkinden mußten wir wiederholt auf die Anschaffung eines als nötig erkannten, den Anforderungen entsprechenden Reservemotors dringen.

Der Rückstand einer Hauptbahn in der Ausrüstung ihrer Lokomotiven mit Geschwindigkeitsmessern veranlaßte ebenfalls unser Einschreiten.

Die übermäßige Fahrgeschwindigkeit der Züge gab wiederholt, besonders bei kleinern Bahnen, zu Reklamationen Anlaß.

Bei einer Hauptbahn wurde in der Überweisung der reparaturbedürftigen Wagen an die Werkstätte nicht die nötige Sorgfalt beobachtet. Wir mußten wiederholt auf Einhaltung der hierfür bestehenden Vorschriften dringen.

In betreff der Lokomotiven der Industriegeleise haben wir verfügt, daß deren Eigentümer dem schweiz. Verein der Dampfkesselbesitzer beitreten sollen, und es wurden zugleich die Bahnverwaltungen auf das Interesse aufmerksam gemacht, welches sie am richtigen Unterhalt des auf ihren Bahnhöfen verkehrenden Materials der Industriegeleise haben.

Wir ließen uns sodann auch im abgelaufenen Jahre regelmäßige Berichte über alle vorgekommenen wichtigern Defekte am Rollmaterial von den Bahnen zusenden. Es sind uns zugekommen:

- 4 Berichte über Achsbrüche,
- 34 Berichte über Bandagenbrüche,
- 1155 Berichte über Kuppelungsbrüche und
- 188 Berichte über diverse Teile der Lokomotiven.

Zu erheblichen Unfällen oder Betriebsstörungen haben diese Brüche nicht geführt; immerhin haben sie zahlreiche, zum Teil beträchtliche Zugsverspätungen zur Folge gehabt.

Zur Erzielung einer bessern Beaufsichtigung des Wagenmaterials, besonders in den Schnell- und Personenzügen, hatten wir die Anstellung eines Wagenwärters für jeden Zug in Anregung gebracht. Die Bahnverwaltungen haben soweit entsprochen, als sie eine Anzahl technischer Zugsbegleiter anstellen, welche die Züge auf der Fahrt abwechselungsweise zu beobachten haben.

Die Kontrolle über die Kessel der Lokomotiven wurde in bisheriger Weise geübt. Es sind von unsern Kontrollorganen 148 Kessel nach Entfernung der Siederohre innerlich untersucht worden. Der vorgeschriebenen periodischen Wasserdruckprobe wurden 219 Kessel unterzogen und 104 neue Kessel untersucht und geprüft.

Betreffend die von den Bahn- und Dampfschiffverwaltungen in Reserve zu haltenden Kohlenvorräte hat der Bundesrat ein Cirkular erlassen, wonach in den Sommermonaten der Bedarf an Brennmaterial für 6, in den Wintermonaten für 4 Monate jederzeit auf Lager sein soll.

Wir lassen uns zur Kontrolle hierüber von den Verwaltungen vierteljährlich Nachweise über die Vorräte vorlegen. Der Betrag sämtlicher Kohlenlager der schweizerischen Transportanstalten inkl. Dampfboote betrug auf Ende September 1892 129,543 Tonnen.

Die Frage der kontinuierlichen Bremsen wurde mit dem Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 zu einem Abschluß gebracht und die Bedingungen über die Ausrüstung des Rollmaterials mit diesem Sicherheitsmittel festgesetzt. Zur Durchführung der Maßregel wurde ein Termin bis 1. Juni 1894 eingeräumt, in der Meinung jedoch, daß dieselbe nach Möglichkeit gefördert werde und bis zum 1. Juni 1892 alle Schnellzüge mit automatischen kontinuierlichen Luftdruckbremsen geführt werden. Letztere Bestimmung wurde seitens der Verwaltungen eingehalten.

Die Einführung der Dampfheizung machte weitere Fortschritte; es waren zu Ende 1892 von sämtlichen Personenwagen der Normalbahnen 53 % mit Dampfheizung versehen. Bei langen Zügen läßt dieselbe bisweilen zu wünschen übrig, während sie sich für kurze Züge auch bei der kältesten Witterung gut bewährt hat.

In der Frage der Beleuchtung der Personenwagen ist zu berichten, daß die Jura-Simplon-Bahn in anerkennenswerter Weise mit der Einführung der elektrischen Beleuchtung vorgegangen ist, indem bis jetzt 129 Wagen damit versehen sind. Die Wagen der Gotthardbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen haben Gasbeleuchtung, die übrigen Hauptbahnen wurden wiederholt zur Einführung einer bessern Wagenbeleuchtung eingeladen.

Über den Stand und die Mutationen des Rollmaterials unterlassen wir die hier sonst üblichen detaillierten Zahlenangaben, indem wir auf die in Arbeit befindliche vollständige Statistik des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen hinweisen, und erwähnen nur, daß sich der Gesamtpark pro Ende 1892 zusammensetzt aus

873 Lokomotiven,
5,937 Personenwagenachsen,
965 Gepäckwagenachsen,
21,103 Güterwagenachsen.

Was das an dieser Stelle im letzten Geschäftsbericht erwähnte Postulat betreffend Bestand des Rollmaterialparks anbelangt, so haben die Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen dazu geführt, daß bezüglich der Lokomotiven das Eisenbahndepartement feststellen wird, welche Anzahl derselben bei den einzelnen Gesellschaften vorhanden sein muß, um, abgesehen von den in Reparatur befindlichen Maschinen, eine genügende Reserve zu sichern. Ebenso werden die Verhandlungen hinsichtlich der Personenwagen fortgesetzt in dem Sinne, daß der Gesamtbestand auf die Zahl gebracht werden soll, welche bei gegenseitiger Aushilfe für das Bedürfnis auch bei ausnahmsweiser Frequenz genügt, in der Art, daß weder

auswärtige Wagen gemietet, noch Gepäck- oder Güterwagen zum Personentransport beansprucht werden müssen. Bei den Güterwagen wird das Departement den Effekt der von den Gesellschaften in Aussicht genommenen Neuanschaffungen gewärtigen.

6. Bahnbetrieb.

a. Kontrolle des Tarif- und Taxwesens.

Von den im letzten Geschäftsbericht als pendent verzeichneten Geschäften sind im laufenden Jahre die folgenden erledigt worden :

1. Für den Transport von Leichen trat am 15. September ein Reglement und Tarif in Kraft, welches sowohl den schweizerischen Verkehr, als auch den Verkehr mit dem Auslande und den Transitverkehr durch die Schweiz regelt. Die Taxe ist dieselbe geblieben, wie sie schon seit Jahren im schweizerischen Transportreglement vorgesehen war. Dagegen ist eine Erleichterung eingetreten für mehrere gleichzeitig und zwischen derselben Abgangs- und Bestimmungsstation im gleichen Wagen beförderte Leichen. Besonders zu begrüßen sind die einheitlich festgestellten Transportvorschriften, deren Erstellung schon seit längerer Zeit dringend notwendig gewesen. Dieses Reglement wurde deshalb für sämtliche schweizerischen Eisenbahnen verbindlich erklärt und dessen Einführung den Dampfschiffunternehmungen dringend anempfohlen. Wir können hier konstatieren, daß auch sämtliche wichtigeren Dampfschiffverwaltungen sich zur Annahme des Reglementes, allerdings zum Teil mit einigen durch den Dampfbootbetrieb bedingten Modifikationen, bereit erklärt haben.

2. Die Durchführung des Bundesratsbeschlusses vom 6. August 1891 betreffend die Behandlung der Sendungen ab Zwischenstationen im Falle der Gewährung von freiwilligen Taxermäßigungen für bestimmte Stationen (s. Geschäftsbericht pro 1891, Bundesbl. 1892, II, 675) begegnete im schweizerisch-italienischen Verkehr unerwarteten Schwierigkeiten, da die italienischen Bahnen ihre Mitwirkung zu derselben ablehnten. Ohne zu untersuchen, inwiefern eine solche Weigerung bei direkten Tarifen zulässig sei, haben wir nach einem Ausweg gesucht, um dem genannten Bundesratsbeschuß auch in diesem Verkehr Beachtung zu verschaffen, und sind in der angenehmen Lage, mitteilen zu können, daß dies nunmehr auf dem Rückvergütungswege gegen Einsendung der Originalfrachtbriefe geschieht.

3. Dem Gesuch der Regionalbahn „des Brénets“ um Erhöhung der konzessionsmäßigen Maximaltaxen für Gepäck und Güter haben Sie am 26. Januar entsprochen und gelangten die neuen Taxen auf 1. März zur Einführung.

4. Die direkten Gütertarife mit der Brünigbahn und den Berner Oberland-Bahnen wurden im Berichtsjahre zur Einführung gebracht. Von einer weitem Ausdehnung der Einführung des direkten Güterverkehrs auf andere Schmalspurbahnen wurde für einmal Umgang genommen.

5. Für den Export von Käse nach Frankreich, Deutschland und Österreich gelangte endlich auf 1. September ein besonderer Kilometertarif zur Einführung. Derselbe beruht auf den folgenden Grundtaxen:

Streckentaxen: 1,1 Cts. pro 100 kg. und km. für Ladungen von 5000 kg.

0,95 Cts. pro 100 kg. und km. für Ladungen von 10 000 kg.

Expeditionsgebühr: 15 Cts. pro 100 kg. für Ladungen von 5000 und 10 000 kg.

Die Streckentaxen entsprechen denjenigen des Specialtarifes I *a* und *b* des central- und westschweizerischen Schemas. Für den Verkehr mit Italien gelangte ebenfalls ein Exporttarif zur Anwendung, zu welchem die Gotthardbahn ihre niedrigeren normalen Transittaxen und die übrigen Bahnen die Taxen des obigen Kilometertarifes zur Verfügung stellten.

Der Erledigung harret noch immer die Frage des Transportes der Mannschaften der Fortwache in Airolo bei Dienstreisen in Zivilkleidung zur Militärtaxe, ferner die Durchführung der Eliminierung des sogenannten Freigepäckes im deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard für die schweizerische Strecke. Die sehr große Verzögerung in der Erledigung dieses letztern Geschäfts ist zum Teil in der großen Anzahl von Verwaltungen zu suchen, welche an diesem Verkehr beteiligt sind, zum größern Teil aber in dem Umstande, daß seitens der schweizerischen Bahnen gegen die durch allerlei anderweitige Abänderungsanträge der ausländischen Verwaltungen bedingte Verschleppung dieses Geschäftes nicht mit der nötigen Energie Stellung genommen wird.

Über die neuen Vorkommnisse des Berichtsjahres beehren wir uns folgendes zu berichten:

Von der Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes wurde ein Entwurf zu einer Neuausgabe der schweizerischen Tarifvorschriften nebst Warenklassifikation vorgelegt, durch welchen der Anschluß an die deutschen Vorschriften, die seit der Inkraftsetzung der jetzt gültigen schweizerischen (1888) mehrfache Umarbeitungen erlitten hatten, wieder hergestellt werden

sollte. Die weitere Behandlung dieses Geschäftes fällt in das Jahr 1893.

Das Reglement und der Tarif für die Beförderung von Expressegut gelangte zur Umarbeitung, wobei namentlich auch die Tarifverhältnisse mit den dem schweizerischen Eisenbahnverband nicht angehörenden Verwaltungen bereinigt wurden. Das Departement war bei diesem Anlaß genötigt, es als unstatthaft zu erklären, daß Normalbahnen, welche dem Verbands nicht angehören, lediglich dieses Umstandes wegen, bei gemeinschaftlichen Reglementen und Tarifen in eine Sonderstellung verwiesen werden.

Zum allgemeinen schweizerischen Reglement und Tarif für den Bezug der Nebengebühren ist ein Nachtrag genehmigt worden, der auf 1. Januar 1893 in Kraft getreten ist. Durch denselben wurden die Gebühr für die Abstempelung von durch Privat-Buchdruckereien erstellten internationalen Frachtbriefen festgestellt, sowie die Verkaufspreise und Schreibgebühren für die Frachtbriefe neu geregelt.

Infolge einer Beschwerde wegen Beschädigung von Gütern durch ungenügende Bedeckung derselben auf einer dem Reformtarife nicht unterstellten Bahn hat sich das Departement veranlaßt gesehen, den sämtlichen diesem Tarif nicht unterstellten Verwaltungen zu eröffnen, daß die für die Reformtarifbahnen gültigen Vorschriften über die gedeckte Beförderung der Güter auch für sie anwendbar erklärt werden.

Im allgemeinen Ausstellungsreglement vom 1. September 1888 wurde auf Anregung des Departementes die Frist für den frachtfreien Rücktransport von 4 auf 6 Wochen nach Schluß der Ausstellung erstreckt. Dieses Reglement kam im Berichtsjahre für die akademische Kunstausstellung in Berlin und die internationale Kunstausstellung in München zur Anwendung.

Zum Regulativ betreffend die Gewährung von außerordentlichen Taxbegünstigungen zum Besuch von schweizerischen Festen und Versammlungen etc. gelangte gegen Ende des Berichtsjahres ein Nachtrag zur Einführung, durch welchen u. a. zwei weitem Vereinigungen die Vergünstigung des Bezuges von halben Billets zugestanden wurde.

Für Offiziere, welche in Civilkleidung dienstliche Reisen auszuführen haben, oder welche sich längere Zeit in Civilkleidung im Militärdienst befinden, wurden mit den Bahnverwaltungen einheitliche Formulare für Legitimationskarten vereinbart, die zum Bezug von Billeten zur halben Taxe berechnen.

Die Klassifikation des allgemeinen Ausnahmetarifes Nr. 6 für Getreide etc. wurde durch Aufnahme des Artikels „Dari“

(türkisch Korn) und diejenige der Ausnahmetarife für Steine etc. durch Aufnahme der Position „Steinhauerarbeiten aus massivem Cementbeton (Gesimse, Kreuzstöcke, Façaden, Quadern)“ erweitert.

Zur Unterstützung der im Kanton Wallis eingeführten Zuckerindustrie hat die Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn für den Transport von Zuckerrüben, Rübenschnitzen, gedörrt und getrocknet, Schnitzabfällen und Köpfen, sowie Preßrückständen von Rüben in Wagenladungen von 10 000 kg. eine namhafte Taxreduktion bewilligt. Die Transporttaxe beträgt nur noch 0,35 Ct. pro 100 kg. und km. plus 10 Cts. Expeditionsgebühr pro 100 kg.

Auf 1. Juni hat die Lausanne-Echallens-Bahn, um eine bessere Ausnutzung der I. Wagenklasse zu erzielen, den Transportpreis von 12,6 Cts. pro km. auf 11 Cts. reduziert.

Dagegen sah sich die Verwaltung der Eisenbahn Landquart-Davos wegen mangelnder Rendite genötigt, auf der Strecke Küblis-Davos-Platz den Transportpreis für die III. Wagenklasse von 8 auf 10 Cts. pro km., sowie die Taxen für den Güterverkehr in ganz erheblichem Maße zu erhöhen. Ferner wurden für die ganze Linie die Taxen der Specialtarife II und III gänzlich aufgehoben und nur für einige wenige Artikel, wie Holz, Kartoffeln, Steine etc., niedrigere Taxen in Form von Ausnahmetarifen beibehalten.

Vom 1. April an wurden auf der Brünigbahn an Fabriken Arbeiterbillete abgegeben, deren Rabatt je nach der Größe des jährlichen Verbrauches und der Länge des Parcours 15 bis 50 % beträgt.

Der Sihlthalbahn haben Sie mit Schlußnahme vom 20. Juni gestattet, ihre Gütertaxen um 20 % zu erhöhen, und zwar für so lange, als der Reinertrag der Bahnunternehmung 4 % nicht übersteigt. Anlaß zu dieser Maßnahme gaben die sehr ungünstigen Anschlußverhältnisse der Sihlthalbahn an das übrige schweizerische Bahnnetz und die hieraus entstehende sehr bedeutende Belastung der Betriebsausgaben.

Mit Beschluß vom 22. Dezember haben Sie der Eisenbahngesellschaft Neuenburg-Cortailod-Boudry für den Gütertransport teilweise erhöhte Taxen, sowie eine Erhöhung der Minimaltaxe für Gepäck und Güter zugestanden, da diese Verwaltung bereits vor der Eröffnung des Betriebes nachgewiesen hatte, daß bei der vorgesehenen Betriebsweise der Linie der Gütertransport teilweise nur mit Verlust ausgeführt werden könnte.

Die durch die Eröffnung des Schiffahrtskanales zwischen dem Thunersee und Interlaken geschaffenen Konkurrenzverhältnisse zwischen der Dampfschiffgesellschaft auf dem Thuner- und Brienzsee und der Bodelibahn wurden bis zur Eröffnung der Thunerseebahn in der Weise geregelt, daß die Billete, welche die Strecken Därligen-Interlaken, respektive Interlaken Oststation-Bönigen in sich schließen, sowohl zur Benutzung der Bahn als auch des Schiffes berechtigen.

Zu vielfachen Tarifänderungen und Ergänzungen gaben sowohl der Übergang der Strecke Zürich-Zug-Luzern in den ausschließlichen Besitz der Nordostbahn, die Eröffnung der Strecke Koblenz-Stein, welche tarifarisch als Teil der Bötzbahn behandelt wurde, sowie die Eröffnung der Stationen Lengnau (S. C. B.) und Perroy (J. S.), als auch die Reduktion der Taxen für Eilbeförderung auf den französischen Bahnen Anlaß, worüber aber zu besondern Mitteilungen keine Veranlassung vorliegt.

Dagegen veranlaßte ein Begehren der Verwaltung der Südostbahn um Zuweisung einer gewissen Quote des Güterverkehrs an ihre Route vielfache mündliche und schriftliche Verhandlungen des Departementes mit den beteiligten Verwaltungen. Eine Entscheidung der Aufsichtsbehörde wurde überflüssig, da eine Verständigung der Verwaltungen untereinander schließlich stattfand.

Von den Bahnverwaltungen wurde teils zur Kontrolle im Sinne des Art. 35 des Eisenbahngesetzes, teils zur formellen Genehmigung und teils lediglich zur Kenntnisnahme folgendes Tarifmaterial eingesandt:

Bezeichnung der		Neuerstellte Tarife.	Ungearbeitete Tarife.	Nachträge, Anhänge, Instruktionen etc. zu Tarifen.	Total der eingelangten Stücke.
Verkehere.	Tarife.				
Personen- und Gepäckverkehr.					
Schweizerischer Verkehr .	{ Normaltarife	16	25	50	} 115
	{ Ausnahmetarife	5	5	14	
Direkter Verkehr mit dem Ausland	{ Normaltarife	5	7	8	} 26
	{ Ausnahmetarife	—	2	4	
Transitverkehr durch die Schweiz	{ Normaltarife	8	1	1	} 10
	{ Ausnahmetarife	—	—	—	
Verkehr ausländischer Bahnen auf Schweizergebiet	{ Normaltarife	2	5	39	} 48
	{ Ausnahmetarife	—	1	1	
<i>Total Personen- und Gepäckverkehr 1892</i>		36	46	117	199
Güterverkehr.					
Schweizerischer Verkehr .	{ Normaltarife	18	16	37	} 81
	{ Ausnahmetarife	2	1	7	
Direkter Verkehr mit dem Ausland	{ Normaltarife	—	15	59	} 102
	{ Ausnahmetarife	6	5	17	
Transitverkehr durch die Schweiz	{ Normaltarife	3	3	12	} 25
	{ Ausnahmetarife	—	1	6	
Verkehr ausländischer Bahnen auf Schweizergebiet	{ Normaltarife	7	24	62	} 131
	{ Ausnahmetarife	3	8	27	
<i>Total Güterverkehr 1892</i>		39	73	227	339
Gesamtsumme 1892		75	119	344	538
„ 1891		38	165	373	576

Daneben kamen 35 Rückvergütungen und 33 Ausnahmefrachtsätze (Kartierungstaxen), welche nicht als direkte Ergänzungen von Tarifen betrachtet werden können, zur Anzeige.

Da nach Art. 11 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr ausnahmsweise Taxermäßigungen nur dann als zulässig erklärt werden, wenn sie gehörig veröffentlicht

sind und unter Einhaltung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen, wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, ihre Verzeichnisse der Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze einer Revision zu unterwerfen und dem Departemente zur Veröffentlichung einzusenden. Die Publikation konnte auf 1. Januar 1893 erfolgen und erstreckte sich auf alle an diesem Tage noch in Kraft bestandenen Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze. In der Folge werden alle derartigen Taxen im Bundesblatt veröffentlicht werden, mögen dieselben den internationalen Verkehr oder den internen schweizerischen Verkehr betreffen. Die nötigen Weisungen hierfür sind bereits im Jahre 1891 erlassen worden.

ib. Transportwesen.

Um mehrfachen Beschwerden der Interessenten Rechnung zu tragen, wurden die Eisenbahnverwaltungen veranlaßt, Feuerwerkskörper aus gepreßtem Mehlpulver unter Beachtung gewisser Vorsichtsmaßregeln auch als Eilgut zu befördern. Ferner wurde angeordnet, daß für die in Ziffer 31 der Anlage B zum schweizerischen Transportreglement genannten Güter, als Wolle, Haare, Baumwolle etc., wenn sie gefettet sind, sofern vom Versender nicht ausdrücklich offen gebaute Wagen verlangt werden, in welchem Falle er selbst für die Deckung zu sorgen hat, jeweilen gedeckt gebaute Wagen ohne Taxerhöhung zur Verfügung gestellt werden sollen.

Unterm 2. Dezember wurde einem Nachtrag I zum schweizerischen Transportreglement die Genehmigung erteilt, mittelst welchem das Verhältnis desselben zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr geregelt wurde. Den schweizerischen Eisenbahnen ist hierbei gestattet worden, den internationalen Frachtbrief in gleicher Weise wie das intern schweizerische Formular dreisprachig (deutsch, französisch und italienisch) zu erstellen. Eine von den Bahnverwaltungen zu diesem Nachtrag I herausgegebene Instruktion gab Anlaß zu verschiedenen Beanstandungen, deren weitere Behandlung nicht mehr ins Berichtsjahr fällt.

Lieferfristverlängerung resp. Zuschlagfristen wurden im Jahre 1892 in folgenden Fällen bewilligt:

a. Der Direktion der Jura-Simplon-Bahn wurden für die sämtlichen in Genf ein- und ausgehenden Güter Zuschlagsfristen bewilligt, und zwar am 20. Januar für Eilgut 1 Tag und für Frachtgut 2 Tage, und am 23. Januar für Eilgut 2 Tage und für Frachtgut

6 Tage. Diese Zuschlagsfristen waren durch den ganz enormen Güterandrang notwendig geworden, welcher infolge des Erlöschens des französisch-schweizerischen Handelsvertrages mit 1. Februar in der zweiten Hälfte des Monats Januar sich besonders in Genf einstellte. Über die Größe des zu bewältigenden Verkehrs geben die folgenden Ziffern einigen Aufschluß, wobei aber zu bemerken ist, daß die für Genf-loco bestimmten französischen und die ab Genf-loco nach Frankreich abgefertigten schweizerischen Güter nicht inbegriffen sind :

Von der Jura-Simplon-Bahn wurden befördert im Januar

1891	111,604 t.
dagegen im Januar 1892	159,941 t.
also mehr 1892	48,337 t.

b. Der Betrieb der Landquart-Davosbahn wurde im Monat Februar durch starken Schneefall gestört und mußte daher der Verwaltung derselben für die Dauer der Unterbrechung, d. h. vom 8. bis 14. Februar, Lieferfristverlängerung bewilligt werden.

Die Zahl der beim Departement eingehenden Beschwerden betreffend Nichteinhaltung der reglementarischen Vorschriften rücksichtlich der Lieferfristen und der Wagenstellung ist immer noch eine ganz beträchtliche, besonders während der Herbstsaison. In vielen Fällen muß konstatiert werden, daß das Publikum die ihm zukommenden Rechte aus Unkenntnis der bezüglichen Vorschriften, die übrigens auf allen Stationen zur Einsichtnahme aufgelegt sein müssen, sich nicht zu wahren weiß. Andererseits darf aber auch nicht verschwiegen werden, daß von den Aufgebern vielfach weit über die Vorschriften des Transportreglements hinausgehende Anforderungen an die Stationen und Bahnen gestellt werden.

Die Verhandlungen über die bereits im letzten Geschäftsbericht erwähnten weiteren Änderungen der Transportvorschriften des schweizerischen Militärtransportreglementes konnten im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gebracht werden, weil die von den Bahnen begehrten Sicherheitsvorschriften für den Transport von Schießbaumwolle und namentlich für das neue rauchlose Pulver (Weißpulver) sowohl die Einholung von Expertengutachten als auch die Anstellung ausgedehnter Versuche notwendig machte.

Die auf 1. Januar 1893 erfolgte Inkraftsetzung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr erforderte vielfache Vorbereitungen, indem durch dasselbe die sämtlichen bisher für den internationalen Verkehr bestehenden reglementarischen Vorschriften hinfällig wurden und daher ersetzt werden mußten. Die Grundlage für die neuen Regle-

mente hatte in allen Fällen das internationale Übereinkommen zu bilden, zu welchem von den Bahnverwaltungen eine Reihe von Ausführungsvorschriften vereinbart wurden, die den einzelnen Artikeln des Übereinkommens als „Zusatzbestimmungen“ beigesetzt wurden. Mit Bedauern mußte bei Prüfung der Reglemente konstatiert werden, daß durch diese Zusatzbestimmungen in vielen Fällen die durch das Übereinkommen geschaffene Einheit der Transportvorschriften wieder in Frage gestellt wurde. Es wird Aufgabe der Aufsichtsbehörde sein, diesem Vorgehen der Bahnen soviel als möglich entgegenzutreten, um die Einheit der reglementarischen Vorschriften zu wahren. Die Reglemente für die verschiedenen internationalen Verbände wurden größtenteils so spät dem Departement eingesandt, daß deren Behandlung und Genehmigung im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen konnte. Wir sahen uns daher genötigt, die provisorische Inkraftsetzung derselben auf 1. Januar 1893 zu gestatten, um den Handelsstand nicht den Schädigungen eines reglementslosen Interregnums auszusetzen. Einzig das Reglement für den deutsch-schweizerischen Verkehr konnte, immerhin mit einer Reihe von Vorbehalten, am 24. Dezember genehmigt werden. Da aber im übrigen die Behandlung der sämtlichen Reglemente ins Jahr 1893 fällt, so behalten wir uns vor, im Geschäftsbericht über dasselbe die Fragen im Zusammenhang zu behandeln und beschränken, uns hier auf die Namhaftmachung der vorgelegten neuen reglementarischen Vorschriften:

a. Für den direkten Verkehr der Schweiz mit dem Auslande gelangten in folgenden Verkehren neue reglementarische Vorschriften zur Vorlage:

1. für den deutsch-schweizerischen Verkehr,
2. „ „ österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr,
3. „ „ italienisch-schweizerischen Verkehr,
4. „ „ belgisch-schweizerischen Verkehr,
5. „ „ belgisch-Basler Verkehr via Delle (Reglement für den belgisch-deutschen Verkehr),
6. „ „ niederländisch-schweizerischen Verkehr,
7. „ „ niederländisch-Basler Verkehr via Delle (Reglement für den niederländisch-deutschen Verkehr),
8. „ „ französisch-Basler Verkehr via Delle (Reglement für den deutsch-französischen Verkehr).

b. Für den Transitverkehr durch die Schweiz gelangten in folgenden Verkehren neue reglementarische Vorschriften zur Vorlage:

9. für den Tirol-Vorarlberg-südwestdeutschen Verkehr (Reglement für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden anderseits),
10. „ „ österreichisch-ungarisch-französischen Verkehr,
11. „ „ deutsch-italienischen Verkehr,
12. „ „ belgisch-italienischen Verkehr,
13. „ „ niederländisch-italienischen Verkehr.

Auf Antrag der betreffenden Verwaltungen wurden die Rorschach-Heiden-Bahn und die Sihlthalbahn zur Aufnahme in die Liste der schweizerischen, dem internationalen Übereinkommen unterstellten Bahnverwaltungen angemeldet. Der wirkliche Eintritt derselben erfolgte auf Grund des Art. 58 des Übereinkommens am 31. Januar 1893.

Von der k. niederländischen Regierung wurde, gestützt auf § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen, der Abschluß eines Separatübereinkommens mit der Schweiz angeregt, um für eine Reihe vom Verkehr gänzlich ausgeschlossener oder nur bedingungsweise zugelassener Güter leichtere Transportbedingungen zu vereinbaren. Die bezüglichen Verhandlungen konnten im Berichtsjahre nicht abgeschlossen werden, da erst die Regulierung der Transportverhältnisse mit den Nachbarstaaten erfolgen mußte.

Im Jahre 1892 traten zum ersten mal einheitliche reglementarische Vorschriften für den Personen- und Gepäcktransport eines größeren Verbandes in Kraft. Dieselben sind enthalten in dem am 29. April 1892 genehmigten Teil I für den französisch-belgisch-deutsch-schweizerisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr. Er findet, soweit die Schweiz in Frage kommt, Anwendung für den Verkehr zwischen Frankreich und Basel badischer Bahnhof via Delle-Verbindungsbahn, sowie im Transit durch die Schweiz. Durch diesen gemeinsamen Teil I ist der Beweis als erbracht zu betrachten, daß auch für den Personen- und Gepäckverkehr einheitliche, ein größeres Verkehrsgebiet umfassende, reglementarische Vorschriften aufgestellt werden können, und es wäre sehr zu wünschen, wenn die von Belgien angeregte internationale Regelung dieser Frage baldigst zur Durchführung gelangen könnte.

Der Handelsstand in Chiasso beklagte sich wiederholt darüber, daß die italienische Mittelmeerbahn für sämtliche Güter, welche von ihr am Samstag vormittag den Adressaten avisirt werden, aber wegen der auf Grund des Bundesgesetzes betreffend die Arbeits-

zeit beim Betrieb der Eisenbahnen etc., vom 27. Juni 1890, am Sonntag stattfindenden Geschlossenhaltung der Güterschuppen der Gotthardbahn erst am Montagmorgen reexpediert werden können, eine eintägige Lagergebühr erhebe. Die Bahnverwaltung beruft sich hierbei auf ihre internen Tarifbestimmungen, nach welchen nur der Sonntagnachmittag als lagerzinsfreie Zeit außer Berechnung fällt. Nach Art. 8 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien über den Anschluß der Gotthardbahn an die italienischen Bahnen bei Luino und Chiasso, vom 23. Dezember 1873, steht jeder Regierung die volle Landeshoheit für die auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecken zu. Der Bundesrat hat deshalb am 22. November die italienische Mittelmeerbahn angewiesen, die Sonntage, während welchen der Güterdienst gesetzlich untersagt ist, in die dem Publikum zur Abholung resp. Reexpedition der Güter zur Verfügung gestellte lagerzinsfreie Zeit nicht einzurechnen.

Die bisher für den gesamten Verkehr geöffnete Station Wolfgang der Landquart-Davosbahn wurde in eine Haltestelle umgewandelt, welche nur noch dem Personen- und Gepäckverkehr dient.

Ebenso sah sich die Direktion der Nordostbahn veranlaßt, den Güterdienst der Station Zürich-Enge auf Eilstückgüter und solche Frachtstückgüter zu beschränken, deren Ein- und Auslad von Hand und ohne mechanische Hilfsmittel leicht möglich ist, da die Lage der Station eine Erweiterung der Anlagen für den Güterdienst, wie sie der wachsende Verkehr bedingt, ausschließt. Eine Beschwerde gegen diese Verfügung mußte abgewiesen werden, weil aus den hierseitigen Akten sich ergeben hatte, daß die Station Zürich-Enge ursprünglich nur für den Eilgutdienst eingerichtet worden war, und die Übernahme des Frachtgutdienstes seiner Zeit nur erfolgte, weil die damaligen Verkehrsverhältnisse dies gestatteten.

Von seiten der schweizerischen Ärztekommision wurden die auf den Eisenbahnen bestehenden Vorschriften und Einrichtungen für den Krankentransport einer abfälligen Kritik unterzogen und eine Reihe von Vorschlägen zur Verbesserung dieser Verhältnisse gemacht. Dieses Geschäft harpte am Jahresschluß noch seiner Erledigung durch die Bahnverwaltungen.

Das schweizerische Bundesgericht hatte mit Urteil vom 21. November 1891 in Sachen der Klage des Bundesrates gegen die Gotthardbahn, betreffend Verrechnung der tarifmäßigen Transportkosten für Neu- und Ergänzungsbauten des eigenen Netzes zu Lasten des Baucontos, festgestellt, daß nur die wirklichen Transportkosten, d. h. die Selbstkosten, zur Verrechnung gelangen dürfen. Das Departement hatte die Bahnverwaltungen daher am 18. Januar zur

Abänderung des von ihnen ausgearbeiteten Reglemente betreffend die Taxberechnung für die dienstlichen Sendungen eingeladen. Die Erledigung auch dieses Geschäftes fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Eine Eingabe des Centralkomitees der schweizerischen Tierchutzvereine, worin u. a. behauptet wurde, daß die über den Viehtransport auf den Eisenbahnen bestehenden bundesrätlichen Polizeivorschriften vom 12. März 1888 nicht genügend Beachtung finden, veranlaßte uns nach vielfachen Erhebungen und Verhandlungen, die Kantone mittelst Kreisschreiben vom 19. Mai zu ersuchen, für eine angemessene Vollziehung der bestehenden Vorschriften für den Viehtransport zu sorgen und nötigenfalls Widerhandlungen nach den kantonalen Gesetzen zu ahnden.

Von der Umwandlung einiger Stationsnamen (Sattel der Südostbahn in „Sattel Ägeri“ und Vetta der Generosobahn in „Generoso-Kulm“) wurde zustimmend Vormerkung genommen. Durch Vermittlung des Departements wurde über die Abänderung des Stationsnamens Scherzligen in „Thun-See“ und Thun in „Thun-Bahnhof“ ein Einverständnis erzielt.

Die Verhandlungen, welche infolge der großen Betriebsunfälle im Jahre 1891 über die zur Vermehrung der Betriebssicherheit zu ergreifenden Maßnahmen geführt worden sind, haben ihren Abschluß durch den Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 (Bundesblatt 1892, III, 273) gefunden, wonach an Stelle der Fahrt der Züge auf Zeitdistanz diejenige auf Raumdistanz eingeführt wurde. Zur Sicherung einer richtigen Durchführung der Fahrt auf Raumdistanz wurde die Rückmeldung der Ankunft der Züge auf einem Signalposten oder einer Station nach dem nächst rückliegenden Signalposten oder Station (mit Blockapparat, Telegraph oder Telefon) obligatorisch erklärt. Ferner wurde festgestellt, daß grundsätzlich alle Schnell- und Personenzüge mit durchgehenden automatischen Luftdruckbremsen ausgerüstet sein müssen. Zur Sicherung der richtigen Anwendung der bestehenden Reglemente und Instruktionen wurden die Verwaltungen verpflichtet, für fortgesetzte Belehrung des Personals zu sorgen und durch periodische Prüfungen die allseitige Diensttüchtigkeit desselben zu konstatieren. Endlich wurde den Gesellschaften aufgegeben, dafür zu sorgen, daß die Zugführer der Schnell- und stark frequentierten Personenzüge weder zum Gepäck- noch zum Billetdienst herangezogen werden, und allgemeine Vorschriften über die Bedienung der Barrieren durch Frauen, sowie über die Stellvertretung derselben aufgestellt.

Die Durchführung des Rückmeldeverfahrens erforderte bei den größern Gesellschaften wegen der bereits jetzt schon stark belasteten

Telegraphenlinien vielfach die Erstellung neuer Linien, so daß wir genötigt waren, einzelnen derselben eine längere oder kürzere Frist zur Durchführung zu gewähren. Dagegen können wir konstatieren, daß die Verwaltungen, mit einziger Ausnahme der Jura-Simplon-Bahn, der Neuenburger Jurabahn und der Südostbahn, sich angelegen sein ließen, die gestellten Termine einzuhalten und diese für die Betriebssicherheit so wichtige Maßregel rechtzeitig zur Durchführung zu bringen. Gegen die Vorschriften über die Bedienung der Barrieren durch Frauen sind die Bahnen anlässlich einer Eingabe betreffend die Motionen Comtesse und Curti über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen bei Ihnen vorstellig geworden. Wir werden dort Gelegenheit haben, darauf näher einzutreten.

Zu vielfachen Anordnungen gab die an verschiedenen Orten des Auslandes aufgetretene asiatische Cholera Veranlassung. Während die sämtlichen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen sich angelegen sein ließen, den Anordnungen der kompetenten Behörden prompt Folge zu leisten, sahen wir uns genötigt, der Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn unser ernstes Bedauern darüber auszusprechen, daß sie es in einem speciellen Fall an der pflichtmäßigen Vollziehung der Vorschriften für die Sicherung des Landes gegen die Choleragefahr habe fehlen lassen.

Ein Begehren des Großen Rates des Kantons Wallis, wonach jede auf dem Gebiete desselben gelegene Eisenbahnstation im Interesse der Betriebssicherheit im Minimum von einem Vorstande und einem ständigen Arbeiter besetzt sein müsse, wurde ablehnend beschieden, da sich im allgemeinen über die Zahl der auf einer Station notwendigen Angestellten keine Regeln aufstellen lassen und die Bahnverwaltung dargethan hatte, daß die Stationsvorstände im Bedürfnisfalle die Kompetenz besitzen, das nötige Hülfspersonal anzustellen, von welcher Berechtigung ausgiebiger Gebrauch gemacht werde. Dagegen wurde die Bereitwilligkeit ausgesprochen, in speciellen Fällen, wo dargethan werde, daß das Personal einer Station seiner Aufgabe nicht genüge, auf Abhülfe zu dringen.

Über die Frage der Einführung der Stundenzonenzeit bei den schweizerischen Verkehrsanstalten haben wir Ihnen unterm 17. Juni aus Veranlassung einer Eingabe der Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes einen einläßlichen Bericht erstattet.

Im Berichtsjahre sind die Reglemente geprüft und genehmigt worden für den Betrieb:

der Brienzer Rothhornbahn,
der Eisenbahn Glion-Rochers de Naye,

der Seilbahn Ragaz-Wartenstein,
 der Sihlthalbahn,
 der Eisenbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry,
 der Eisenbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds.

Folgende Betriebsverträge wurden vorgelegt, geprüft und Ihnen zur Genehmigung übermittelt:

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Eisenbahn Lauterbrunnen-Mürren durch die Berner Oberlandbahnen (genehmigt am 22. Dezember).

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Eisenbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry durch die Neuenburger Jurabahn (genehmigt am 22. Dezember).

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Eisenbahn Visp-Zermatt durch die Jura-Simplon-Bahn (genehmigt am 22. Dezember).

Über die Verkehrsmengen und Transporteinnahmen der schweizerischen Eisenbahnen giebt die beiliegende Tabelle näheren Aufschluß, wobei zur Vergleichung die entsprechenden Ziffern des Vorjahres mit aufgeführt sind.

Die Betriebslänge der Normalbahnen (exkl. der normalspurigen Bergbahnen) vergrößerte sich im Berichtsjahre von:

	2925 km.	im Jahr	1891
auf	2966	" " "	1892

also Vermehrung 41 km.

Der Personenverkehr derselben ist angewachsen von:

	30,931,727	Reisenden im Jahr	1891
auf	33,013,692	" " "	1892

Vermehrung 2,081,965 Reisende.

Güter (inkl. Gepäck) wurden auf den Normalbahnen befördert:

1891	9,381,032 t.
1892	9,306,993 t.

Verminderung 74,039 t.

Die Vergleichung der Transporteinnahmen der Normalbahnen ergibt folgendes Resultat:

Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse pro 1892 sind approximativ.)

Zu Seite 201.

Betriebs- längen.	Ende 1891. 1892.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport - Einnahmen.							
			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
			1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.
km.	km.				Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
985	985	Jura-Simplon	8,401,598	9,273,533	2,028,423	1,995,716	10,385,821	10,819,054	13,661,880	13,299,468	24,047,701	24,118,522	24,414	24,486
19	19	Bulle-Romont	89,942	92,876	43,616	36,611	74,365	76,801	192,585	172,428	266,950	249,229	14,050	13,117
14	14	Traversthalbahn	170,464	187,545	38,913	40,791	58,775	58,401	74,122	76,485	132,897	134,886	9,493	9,635
633	633	Schweizerische Nordostbahn ¹ und ²	8,036,987	8,325,519	2,266,631	2,189,289	7,406,185	7,589,119	11,341,133	10,964,527	18,747,318	18,553,646	29,817	29,311
58	84	Bötzbergbahn ³	458,424	502,472	581,201	532,991	817,612	847,798	2,126,425	2,055,129	2,944,037	2,902,927	50,759	42,071
323	323	Schweizerische Centralbahn	4,913,660	5,324,787	1,582,352	1,586,296	5,114,304	5,244,785	8,153,066	8,294,552	13,267,370	13,539,337	41,075	41,918
5	5	Verbindungsbahn	88,089	87,094	248,930	265,541	60,164	59,033	277,653	286,154	337,817	345,187	67,563	69,037
58	58	Aargauische Südbahn	302,762	311,172	433,443	469,234	206,810	205,273	1,130,004	1,189,274	1,336,814	1,394,547	23,049	24,044
8	8	Wohlen-Bremgarten	31,986	25,781	4,965	4,474	13,602	10,741	10,312	9,320	23,914	20,061	2,989	2,508
278	278	Vereinigte Schweizerbahnen	4,194,911	4,256,286	894,737	831,788	3,626,177	3,678,907	4,581,041	4,370,360	8,207,218	8,049,267	29,522	28,954
25	25	Toggenburgerbahn	364,853	350,306	45,375	42,165	163,712	154,122	136,144	128,955	299,856	283,077	11,994	11,323
7	7	Wald-Rüti	93,762	93,503	18,578	19,703	37,159	37,076	35,084	37,712	72,243	74,788	10,320	10,684
266	266	Gotthardbahn	1,388,671	1,451,354	711,286	774,538	4,712,050	4,729,765	8,280,352	9,077,609	12,992,402	13,807,374	48,844	51,907
50	50	Schweizerische Südostbahn ⁴	353,208	471,689	39,915	53,336	316,000	453,830	148,224	230,484	464,224	684,314	14,771	13,686
46	46	Schweizerische Seethalbahn	247,091	265,333	41,119	39,024	154,136	164,786	115,977	114,924	270,113	279,710	5,872	6,081
43	43	Emmenthalbahn	435,190	455,065	164,596	167,773	193,849	200,843	280,919	292,888	474,768	493,731	11,041	11,473
40	40	Tödtalbahn	241,435	254,510	59,818	71,052	141,225	146,606	162,102	167,868	303,327	314,474	7,583	7,862
40	40	Jura-Neuchâtelois	585,729	615,491	115,383	121,634	466,306	493,270	359,259	359,575	825,565	852,845	20,639	21,321
15	15	Langenthal-Huttwil	110,494	109,197	15,568	17,956	56,872	57,272	34,674	40,174	91,546	97,446	6,103	6,496
—	15	Sihlthalbahn ⁵	—	135,354	—	3,841	—	45,122	—	7,471	—	52,593	—	3,715
9	9	Bödelibahn	218,014	225,277	32,715	31,770	142,303	89,651	136,386	123,657	278,689	213,308	30,965	23,701
3	3	Kriens-Luzern	204,457	199,548	13,468	11,470	30,436	30,475	17,714	15,578	48,150	46,053	16,050	15,351
10	10	Uetlibergbahn	65,187	61,377	477	260	86,111	82,970	3,287	2,467	89,398	85,437	8,940	8,544
74	74	Genfer Schmalspurbahnen	1,340,828	1,393,119	258	526	431,806	442,894	6,208	9,203	438,014	452,097	6,844	6,109
50	50	Landquart-Davos	163,636	155,300	31,589	27,122	302,397	302,808	358,076	329,379	660,473	632,187	13,210	12,644
36	36	Visp-Zermatt ⁶	33,695	36,700	1,962	2,590	280,170	303,574	41,710	64,230	321,880	367,804	11,157	10,217
26	26	Appenzellerbahn	343,730	342,174	28,087	25,824	169,532	168,546	91,747	86,943	261,279	255,489	10,049	9,826
—	26	Saignelégier-Chaux-de-Fonds ⁷	—	8,006	—	418	—	5,150	—	1,845	—	6,995	—	269
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	122,586	118,341	22,547	19,549	76,071	74,858	85,190	76,936	161,261	151,794	6,719	6,325
24	24	Berner Oberland-Bahnen	130,832	154,372	11,144	11,250	234,829	269,965	50,628	53,408	285,457	323,373	11,894	13,474
18	18	Frauenfeld-Wyl	137,930	131,452	9,719	9,706	68,042	63,959	27,143	27,503	95,185	91,462	5,288	5,081
17	17	Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	66,807	60,347	2,804	3,506	42,127	39,342	11,908	13,774	54,035	53,116	3,179	3,124
14	14	Waldenburgerbahn	90,038	92,872	6,092	8,065	47,551	47,146	17,646	20,792	65,197	67,938	4,657	4,853
14	14	Appenzeller Straßenbahn	207,242	182,872	6,370	7,966	131,485	118,417	28,369	33,618	159,854	152,035	11,418	10,860
13	13	Birsigthalbahn	440,865	441,642	3,500	4,177	112,402	110,799	12,443	13,738	124,845	124,537	9,603	9,580
—	11	Neuchâtel-Cortailod-Boudry ⁸	—	192,303	—	220	—	33,663	—	1,012	—	34,675	—	3,818
9	9	Tramelan-Tavannes	58,429	57,992	6,688	6,340	31,730	31,135	24,944	23,404	56,674	54,539	6,297	6,060
7	7	Rigikaltbad-Scheidegg	10,454	11,157	389	411	12,530	14,066	4,257	5,800	16,787	19,866	2,398	2,838
6	6	Genève-Veyrier	218,529	242,645	54	64	71,762	76,885	487	590	72,249	77,475	12,042	12,913
5	5	Brenets-Loche	115,149	106,860	433	726	37,682	35,399	1,590	2,470	39,272	37,869	7,854	7,574
4	4	Sissach-Gelterkinden ⁹	66,138	104,894	503	1,249	13,567	20,888	1,573	3,766	15,140	24,654	3,785	6,164
12	12	Arth-Rigibahn	43,020	46,322	3,941	3,678	116,908	134,873	20,525	18,523	137,433	153,396	19,633	21,914
9	9	Monte Generoso ¹⁰	21,131	—	3,960	—	78,064	76,161	28,184	10,295	106,248	86,456	11,805	9,606
—	8	Brienzer Rothhornbahn ¹¹	—	5,568	—	48	—	59,929	—	434	—	60,363	—	7,545
—	8	Glion-Rochers de Naye ¹²	—	23,225	—	487	—	107,787	—	19,423	—	127,210	—	15,901
7	7	Rorschach-Heiden	42,164	42,317	13,654	15,383	50,893	50,046	43,662	45,567	94,555	95,613	13,508	13,659
7	7	Vitznau-Rigibahn ¹³	88,334	90,357	2,005	1,419	372,784	369,980	25,967	23,387	398,751	393,367	56,964	56,195
5	5	Pilatusbahn	28,349	27,153	199	155	197,907	183,485	3,440	2,978	201,347	186,463	40,269	37,293
6	6	Lauterbrunnen-Mürren ¹⁴	15,009	44,812	216	1,292	36,940	130,153	7,641	37,845	44,581	167,998	7,430	28,000
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	573,660	604,000	70,978	65,588	95,386	99,340	72,433	73,288	167,819	172,628	93,233	95,904
1,03	1,03	Biel-Magglingen	32,451	35,562	60	86	20,658	23,933	1,243	1,716	21,901	25,649	13,436	15,736
1,00	1,00	Beatenbergbahn	30,415	30,575	806	801	39,023	38,000	10,814	11,211	49,837	49,211	31,148	30,757
1,51	1,51	Salvatorebahn	27,801	23,910	15	46	43,131	37,738	3	628	43,134	38,366	28,565	25,408
0,83	0,83	Bürgenstockbahn	25,195	25,591	335	320	24,532	24,727	2,832	2,874	27,364	27,601	32,969	33,254
—	0,76	Ragaz-Wartenstein ¹⁵	—	31,129	—	3	—	11,317	—	24	—	11,341	—	14,922
0,55	0,55	Territet-Glion	82,502	116,095	—	—	61,874	83,947	3,590	6,092	65,464	90,039	119,025	163,707
0,39	0,39	Ecluse-Plan	140,947	152,800	—	—	16,845	17,958	242	318	17,087	18,276	43,813	46,862
0,34	0,34	Lugano-Bahnhof	157,068	150,017	147	197	23,611	22,949	1,787	1,407	25,398	24,356	105,820	101,483
0,16	0,16	Zürichbergbahn	452,441	485,714	—	—	42,930	46,472	201	254	43,131	46,726	269,569	292,038
0,14	0,14	Gütschbahn	87,724	105,033	23	19	21,311	25,343	92	77	21,403	25,420	152,879	181,571
0,10	0,10	Marzilibahn	169,816	182,145	—	—	11,974	12,605	—	—	11,974	12,605	119,740	126,050
17,5	17,5	Tramways suisses ¹⁶	4,138,420	4,239,535	—	—	615,281	636,276	7,334	8,851	622,615	645,127	35,639	36,864
10,4	10,4	Vevey-Montreux-Chillon	1,062,983	1,180,778	—	—	193,209	205,714	—	—	193,209	205,714	18,578	19,780
8,6	8,6	Zürcher Straßenbahnen	3,049,790	3,483,481	—	—	402,491	457,706	—	—	402,491	457,706	46,801	53,222
2,9	2,9	Berner Tramway	1,146,532	1,199,079	—	—	116,660	120,038	—	—	116,660	120,038	40,228	41,392

Anmerkungen.

- ¹ Inbegriffen die mit 1. Januar 1892 vollständig der Nordostbahn einverleibte Linie Zürich-Zug-Luzern.
- ² Betriebseröffnung der Linie Dielsdorf-Niederweningen den 12. August 1891.
- ³ Betriebseröffnung der Linie Koblenz-Stein den 1. August 1892.
- ⁴ Betriebseröffnung der Linien Pfäfers (Schwyz)-Samstagern und Biberbrücke-Arth-Goldau den 8. August 1891.
- ⁵ Betriebseröffnung den 3. August 1892.
- ⁶ Betriebseröffnung der Sektion St. Niklaus-Zermatt den 18. Juli 1891.
- ⁷ Betriebseröffnung den 6. Dezember 1892.
- ⁸ Betriebseröffnung den 16. September, respektive 24. Dezember 1892.
- ⁹ Betriebseröffnung den 17. Mai 1891.
- ¹⁰ Nähere Mitteilungen seitens der Bahnverwaltung ausstehend.
- ¹¹ Betriebseröffnung den 17. Juni 1892.
- ¹² Betriebseröffnung der Sektion Glion-Caux den 2. Juli 1892 und der Sektion Caux-Naye den 28. Juli 1892.
- ¹³ Inbegriffen die Anteile der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe-Rigi-Kulm.
- ¹⁴ Betriebseröffnung den 14. August 1891.
- ¹⁵ Betriebseröffnung den 1. August 1892.
- ¹⁶ In den Einnahmen aus dem Personentransport sind auch die verschiedenen Einnahmen enthalten, so z. B. für Aufkleben, Postdienst u. s. w.

	1892. Fr.	1891. Fr.	Ver- mehrung 1892. Fr.	Ver- minderung 1892. Fr.
Binnahmen aus dem Personenverkehr .	35,192,730	34,177,863	1,014,867	—
Einnahmen aus dem Güter- (inkl. Ge- päck- und Vieh-) verkehr	51,314,592	51,255,056	59,536	—
Gesamttransportein- nahmen	86,507,322	85,432,919	1,074,403	—

Industrieeisenbahnanschlüsse. Aus dem Jahre 1891 wurden 3 Begehren um Gestattung des Anschlusses eines Industriegeleises an die öffentlichen Bahngeleise unerledigt übernommen, zu denselben kamen im Laufe des Jahres 1892 18 neue Vorlagen. Von diesen 21 Begehren fanden im Berichtsjahre 16 ihre Erledigung durch Genehmigung, eines wurde zurückgezogen, ein anderes muß als dahingefallen betrachtet werden und eines endlich wurde vom Departement ablehnend beschieden. Dieses letztere hatte Bezug auf einen Anschluß auf offener Bahn einer mit Schnell- und Personenzügen stark belasteten Hauptlinie. Unerledigt blieben daher nur zwei Gesuche um Bewilligung des Anschlusses.

c. Fahrleistungen und Zugverspätungen.

Die Fahrleistungen und Zugverspätungen sind in der üblichen Weise tabellarisch zusammengestellt worden. Aus dieser Tabelle entnehmen wir, daß im ganzen gefahren worden sind:

20,363,248 Zugskilometer (1891: 19,783,733),
 491,832,159 Achskilometer (1891: 482,812,187), und zwar von:
 311,552 fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzügen (1891: 286,858),
 2,508 außerordentlichen Schnell- und Personenzügen (1891: 3453),
 78,684 gemischten Zügen (1891: 88,378),
 90,974 fahrplanmäßigen Güterzügen (1891: 80,281),
 17,211 außerordentlichen Güterzügen (1891: 17,893).

Verspätungen der fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzüge (10 Minuten und mehr) am Endpunkt der Fahrt wurden gemeldet 2788 (1891: 5272) und der gemischten Züge (15 Minuten und mehr) 257 (1891: 580), zusammen 3045, gegenüber 5852 des Vorjahres. Dieselben verteilen sich folgendermaßen:

Nachweisung der im Jahre 1892 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Zu Seite 252.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
Bezeichnung der Eisenbahnen.	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien	Wovon doppel-spurig	Total der beförderten						Im ganzen zurückgelegte		Von den Zugskilometern entfallen		Von den Achs-kilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	An den Endpunkten der Fahrt trafen verspätet ein					Ursache der Verspätungen			Prozente		Anschlüsse wurden verspätet		Zugs-	Achs-	Durchschnittlich legten per Stunde Gesamt-fahrtzeit inkl. Aufenthalt zurück				
			fahrplanmäßigen			Extra-								Schnell- u. Personenzüge		Gemischte Züge			Durch Verspätung der Anschluß-an-stalten	Auf der eigenen Linie		der auf der eigenen Bahn verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamt-zahl der Züge	im Vor-jahre	bei Schnell- und Per-sonen-zügen	bei ge-mischten Zügen					Kilometer kommen auf eine Verspätung eigener Bahn		
			Schnell- und Personen-	Ge-mischten	Güter-	Schnell- und Per-sonen-	Güter-	Zugs-	Achs-	auf die fahr-planmäßigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge	auf einen dieser Züge durchschnittlich	Anzahl		Durchschnittliche Ver-spätung	Größte Ver-spätung	Anzahl	Durchschnittliche Ver-spätung	Größte Ver-spätung		Total	infolge von Unfällen ver-schied. Art					durch den Stations- und Zugs-dienst	Total	Anzahl	bei ge-mischten Zügen		Kilometer	Schnell- und Per-sonen-züge
			Kilometer	Züge	Züge	Kilometer	Zugskilometer	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten		Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten
Jura-Simplon-Bahn ¹⁾	1088	\$ 79	78 449	10 481	30 084	336	445	6 454 223	152 219 188	5 030 184	57	139 908	711	28	261	59	35	202	770	349	200	221	421	0,47	0,98	371	21	15 331	361 566	26,8	18,8	
Nordostbahn ²⁾	* 712	90	82 109	6 755	18 199	426	10 243	4 835 595	119 520 287	3 754 138	43	167 866	539	19	149	7	28	53	546	298	102	146	248	0,38	0,85	53	—	19 499	481 937	28,8	18,5	
Centralbahn ³⁾	393	97	49 260	7 162	23 758	270	112	3 032 935	86 318 621	2 142 871	39	219 641	542	19	111	18	23	32	560	395	44	121	165	0,29	0,49	111	3	18 382	523 144	30,1	22,1	
Vereinigte Schweizerbahnen ⁴⁾	310	9	27 748	6 476	4 581	270	1 091	1 887 609	45 877 067	1 632 535	48	147 991	273	18	100	15	21	49	288	191	40	57	97	0,38	0,39	49	3	19 460	472 960	27,9	15,4	
Gotthardbahn	266	\$ 61	14 717	—	8 751	42	2 356	2 255 967	68 902 896	1 357 200	93	259 034	229	21	181	—	—	—	229	81	46	102	148	1,01	1,88	45	—	15 243	465 560	26,8	—	
Südostbahn	51	—	17 357	539	648	136	1 304	241 439	2 078 151	216 363	13	40 748	153	19	93	—	—	—	153	76	5	72	77	0,48	1,11	15	—	3 136	26 989	21,8	18,7	
Landquart-Davos	50	—	2 192	731	—	21	171	150 305	1 661 792	144 990	50	33 236	8	116	300	—	—	—	8	—	8	—	8	0,27	0,61	—	—	18 788	207 724	16,8	14,2	
Schweizerische Seethalbahn	46	—	5 562	—	980	70	13	200 985	1 654 606	172 902	32	35 970	29	18	127	—	—	—	29	18	8	3	11	0,20	0,27	1	—	18 272	150 419	19,8	—	
Emmenthalbahn	43	—	5 068	1 464	1 247	24	196	169 041	2 114 786	140 438	22	49 181	70	14	36	—	—	—	70	60	5	5	10	0,15	0,18	2	—	16 904	211 479	29,1	23,0	
Neuenburger Jurabahn	40	—	6 841	92	557	39	486	199 957	2 514 447	176 365	26	62 861	83	17	80	1	22	22	84	44	8	32	40	0,69	1,28	—	1	4 999	62 861	18,0	17,8	
Töftthalbahn	40	—	3 663	428	886	29	39	147 548	1 552 668	125 760	31	38 817	9	35	99	3	19	21	12	1	5	6	11	0,27	0,27	11	—	13 414	141 152	22,7	14,5	
Appenzellerbahn	26	—	—	9 036	—	70	9	115 739	1 360 712	114 517	13	52 335	—	—	—	45	25	88	45	41	4	—	4	0,04	0,08	—	4	28 945	440 178	—	16,8	
Berner-Oberlandbahnen	25	—	6 774	—	—	165	138	78 752	811 610	74 778	11	32 465	44	37	231	—	—	—	44	28	16	—	16	0,24	0,52	2	—	4 922	50 726	16,1	—	
Lausanne-Echallens ⁵⁾	23	—	—	3 504	—	10	123	78 643	959 202	77 976	23	41 705	—	—	—	30	25	104	30	—	18	12	30	0,86	1,17	—	—	2 622	31 974	—	16,4	
Saiguelégier-Chaux-de-Fonds	** 2	—	—	156	—	—	—	4 056	16 174	4 056	26	8 087	—	—	—	13	77	230	13	—	3	10	13	8,88	—	—	—	312	1 240	—	17,8	
Frauenfeld-Wyl	18	—	—	3 804	—	63	—	67 117	538 354	66 208	18	29 909	—	—	—	8	18	21	8	—	5	—	5	0,18	0,20	—	8	13 424	107 671	—	15,4	
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	17	—	—	2 947	—	16	1	50 372	297 776	50 099	17	17 516	—	—	—	12	77	181	12	2	10	—	10	0,24	0,24	—	—	5 037	29 778	—	17,0	
Langenthal-Huttwyl	15	—	1 568	1 464	—	21	4	45 844	445 684	45 480	15	29 712	19	13	21	1	17	17	20	13	—	7	7	0,28	0,08	—	—	6 549	63 669	24,8	20,8	
Waldenburgerbahn	14	—	3 172	732	—	10	1	54 790	460 498	54 656	14	32 893	20	16	30	—	—	—	20	14	5	1	6	0,15	0,15	—	—	9 132	73 416	14,7	12,7	
Appenzeller-Straßenbahn	14	—	—	3 566	—	110	7	51 391	577 403	49 924	14	41 243	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,30	—	—	—	—	—	—	10,8
Sihlthalbahn	+ 6	—	—	1 629	50	30	—	23 368	188 327	22 452	14	31 388	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,7
Birsigthalbahn	13	—	—	8 092	372	64	12	95 702	943 085	92 309	12	72 545	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,09	—	—	—	—	—	—	15,7
Regionalbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry	†† 3	—	1 886	—	2	136	—	17 965	139 133	17 162	10	46 377	11	29	62	—	—	—	11	—	11	—	11	0,58	—	2	—	1 633	12 649	14,2	—	
Tramelan-Tavannes	9	—	—	3 660	—	100	—	33 840	199 998	32 940	9	22 222	—	—	—	8	21	30	8	—	7	—	1	0,08	0,06	—	—	33 840	199 998	—	15,4	
Bödelibahn	9	—	5 186	—	859	—	460	39 985	329 484	32 872	7	36 610	48	20	29	—	—	—	48	46	2	—	2	0,04	0,37	—	—	19 993	164 742	12,1	—	
Regionalbahn Brenets-Loche	5	—	—	5 966	—	50	—	30 080	150 210	29 830	5	30 042	—	—	—	37	20	32	37	35	2	—	2	0,08	0,02	—	2	15 040	75 105	—	20,0	
Totale und Durchschnittszahlen	3238	336	311 552	78 681	90 974	2508	17 211	20 363 248	491 832 159	15 659 005	41	151 894	2788	22	300	257	31	230	3045	1702	547	796	1343	0,84	0,60	662	42	15 163	366 220	26,8	17,2	
Im Jahre 1891+	3184	308	286 858	88 378	80 281	3453	17 893	19 783 733	482 812 187	15 366 238	41	151 637	5272	23	455	580	30	430	5852	3275	880	1697	2577	0,69	—	795	59	7 677	187 354	27,2	17,2	

¹⁾ Inkl. Bulle-Romont, Régional Val de Travers und Visp-Zermatt.

²⁾ „ Bötzbahn und Koblenz-Stein.

³⁾ „ Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten und Basler Verbindungsbahn.

⁴⁾ „ Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.

⁵⁾ „ Waadtlander Centralbahn.

* 213 Tage à 700 km.; 153 Tage à 727 km. Eröffnung der Linie Koblenz-Stein = 27 km. am 1. August 1892.

** 26 Tage à 26 km. Eröffnung am 6. Dezember 1892.

† 120 Tage à 14 km.; 31 Tage à 15 km. Eröffnung am 3. August, bezw. 1. Dezember 1892.

†† 15 Tage à 9 km.; 61 Tage à 10 km.; 31 Tage à 11 km. Eröffnung am 16. September, bezw. 1. Oktober, bezw. 1. Dezember 1892.

§ Eröffnung der Doppelspur Montreux-Rivaz am 1. Juni und Rivaz-Cully am 1. Oktober 1892.

§§ Eröffnung der Doppelspur Lavorgo-Giornico am 23. März; Giornico-Bodio am 1. Mai; Bodio-Biasca am 15. Mai; Gurtellen-Wassen am 15. Juni 1892.

+ Inkl. der elektrischen Bahn Sissach-Gelterkinden (4 km.).

	Aus Verschulden der Anschluss- anstalten.	Infolge von Unfällen.	Aus Verschulden des Stations- und Zugsdienstes.	Total	
				1892.	1891.
Jura-Simplonbahn . .	349	200	221	770	1340
Nordostbahn	298	102	146	546	1418
Centralbahn	395	44	121	560	891
Ver. Schweizerbahnen .	191	40	57	288	473
Gotthardbahn	81	46	102	229	422
Übrige Bahnen	388	115	149	652	1308
	1702	547	796	3045	5852

d. Fahrplanwesen.

Die Begehren zu den Fahrplanentwürfen werden von Jahr zu Jahr zahlreicher und deren Behandlung zeitraubender, so daß es aller Anstrengung bedarf, um die Fahrpläne rechtzeitig festzustellen. So waren zum Sommerfahrplan 1892 nicht weniger als 219, und zum Winterfahrplan 1892/93 174 Abänderungsanträge zu behandeln. Während die Begehren um Einschaltung weiterer Halte bei den Schnellzügen zunehmen, wird von anderen Seiten die Beschleunigung und Vermehrung der Schnellzüge verlangt. Daneben tritt die Forderung von Lokalzügen zwischen den industriellen Centren und den umliegenden Ortschaften behufs Verbesserung der Existenzbedingungen der Arbeiterbevölkerung immer gebieterischer zu Tage.

Die verlangten weiteren Halte von Schnellzügen mußten, wie in frühern Jahren, größtenteils abgelehnt werden, ansonst diese Züge, deren Verkehrszeiten fast durchweg durch die internationalen Anschlußzüge gegeben sind, ihren Aufgaben nicht hätten genügen können.

Hinsichtlich der Beschleunigung der Schnellzüge und der Einlage von Lokalzügen sind im Berichtsjahre nur geringe Fortschritte zu verzeichnen; das Departement wird es sich aber angelegen sein lassen, den in diesen Richtungen zu Tage tretenden Bedürfnissen auch fernerhin seine vollste Aufmerksamkeit zu schenken.

Die meisten Begehren zu den Fahrplanentwürfen betrafen die Jura-Simplon-Bahn, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Verwaltung dieser Gesellschaft aus Sparsamkeitsrücksichten beabsichtigte, in der Zahl der Schnellzüge gegenüber dem Vorjahre eine Reduktion eintreten zu lassen, und einige im Vorjahre eingelegte und vom Publikum beifällig aufgenommene Personenzüge durch gemischte Züge mit erheblich verlängerter Fahrzeit zu ersetzen. In Ansehung der ungünstigen Finanzlage dieser Gesellschaft wurde für den Sommer 1892 zugestanden:

1. Ersetzung von zwei im Sommer 1891 eingeführten Personenzügen auf der Linie Bern-Lausanne durch die früher bestandenen gemischten Züge.
2. Die Weglassung eines Schnellzuges in jeder Richtung auf der Linie Bern-Luzern.
3. Ersetzung von zwei im Sommer 1891 geführten Personenzügen durch gemischte Züge auf der Linie Lyß-Payerne.

Dagegen wurde diese Gesellschaft verhalten:

1. Zwei im Sommer 1891 auf der Linie St-Maurice-Brigue geführte Personenzüge, welche in gemischte Züge umgewandelt werden wollten, beizubehalten.
2. In den Schnellzügen Nr. 1, 10, 25 und 26 auf der Linie Bern-Genf und Nr. 247/226 Bern-Pontarlier, entgegen dem Antrage der Verwaltung, wie bis dahin auch Wagen III. Klasse zu führen.

Für die Winterfahrplanperiode 1892/93 hat die gleiche Verwaltung wegen Rückgang der Einnahmen die Unterdrückung der Schnellzüge Nr. 13 und 122 zwischen Lausanne und Genf, Nr. 165 und 176 zwischen Lausanne und Basel (via Delsberg), Nr. 133 und 134 auf der Linie Bern-Luzern, sowie eines Personenzuges in jeder Richtung auf der Linie Biel-Chaux-de-Fonds in Aussicht genommen; ferner den Wegfall von zwei Personenzügen und die Ersetzung von zwei Personenzügen durch gemischte Züge auf der Walliser Linie.

Da die beteiligten Kantonsregierungen gegen eine solche Verschlechterung des Fahrplans lebhaft protestierten, so wurde die Verwaltung verhalten, die Schnellzüge 13 und 122 auf der Linie Lausanne-Genf, 165 und 176 wenigstens auf der Teilstrecke Biel-Lausanne beizubehalten, und auf der Walliser Linie die gleiche Anzahl Züge mit Personenbeförderung wie im Winter 1891/92 dem Verkehr zur Verfügung zu stellen. Immerhin sind wir der Jura-Simplon-Bahn insoweit entgegengekommen, als wir der Unterdrückung der Schnellzüge Nr. 165 und 176 auf der Teilstrecke Biel-Basel und Nr. 133 und 134 auf der Linie Bern-Luzern, sowie der Umwandlung von zwei Personenzügen in gemischte Züge auf der Walliser Linie zustimmten (letzteres im Einverständnis mit dem Vertreter des Staatsrates von Wallis).

Auf Begehren der Regierung von Bern hat das Departement verfügt, daß die Centralbahn im Sommer 1892 am frühen Morgen einen Lokalzug, namentlich für Arbeiter und Schüler, von Burgdorf nach Bern führen sollte, wogegen die Bahnverwaltung den Rekurs an den Bundesrat ergriff. Der Bundesrat bestätigte die Verfügung des Departements in dem Umfange, daß der verlangte Lokalzug wenigstens ab Zollikofen nach Bern geführt werden mußte.

Da die Jura-Simplon-Bahn ihre Schnellzüge Nr. 165 und 176 auf der Linie Lausanne-Basel im Winter 1892/93 nicht mehr zu führen gedachte, so hat das Direktorium der Centralbahn auch die Unterdrückung der anschließenden Schnellzüge Nr. 131 und 134 auf der Linie Biel-Olten in Aussicht genommen, dieselben aber dann beibehalten, nachdem die Jura-Simplon-Bahn verhalten worden war, ihrerseits die Züge 165 und 176 den Winter über wenigstens auf der Strecke Lausanne-Biel zu führen.

Der Antrag des Direktoriums der Centralbahn, den Personenzug Nr. 21 Bern-Aarau im Winter durch einen gemischten Zug mit verlängerter Fahrzeit zu ersetzen, wurde auf Begehren der Kantonsregierungen von Bern und Aargau vom Departement ablehnend beschieden.

Die Regierung von Bern verlangte anlässlich der Vorlage der Winterfahrplanentwürfe, daß der im Sommer geführte Lokalizug Zollikofen-Bern mit dem 1. April 1893 wieder aufgenommen werde, und zwar schon von Burgdorf ab. Das Direktorium der Centralbahn lehnte die Führung dieses Zuges mit der Begründung ab, daß die Frequenz den Sommer über eine ungenügende gewesen sei. Von der Erwägung ausgehend, daß der verlangte Zug berufen sei, einem wirklichen Bedürfnisse zu entsprechen, und dessen verhältnismäßig geringe Frequenz während der Versuchsperiode zum Teil auf den Umstand zurückzuführen war, daß der Zug nur ab Zollikofen und nicht schon ab Burgdorf verkehrte, verfügte das Departement die Wiederaufnahme desselben mit dem 1. April 1893, und zwar schon von Burgdorf ab, worauf das Direktorium den Rekurs an den Bundesrat ergriff. Vom Bundesrate abgewiesen, ernannte das Direktorium seine Vorstellungen, wobei es glaubte, sich darauf stützen zu sollen, daß die Konzession die Gesellschaft zur Ausführung von nur zwei Fahrten täglich in jeder Richtung auf der Linie Bern-Olten verpflichte, und daß das Begehren eines Lokalzuges Burgdorf-Bern, welcher gar kein Bedürfnis sei und der Gesellschaft einen erheblichen Kostenausfall verursachen würde, jeder gesetzlichen Grundlage entbehre.

Der Bundesrat beharrte auf seinem ersten Entscheid.

Die Direktionskommission der Südostbahn verlangte für den Sommer Verbesserung der Anschlüsse mit der Gotthardbahn in Arth-Goldau, mit der Nordostbahn in Pfäffikon und mit den Vereinigten Schweizerbahnen in Rapperswyl, und wurde dabei von den Regierungen von Zürich, Schwyz, Glarus, St. Gallen und Graubünden unterstützt. Demzufolge verfügte das Departement, daß die Lokalzüge Nr. 123 und 126 Zürich-Richtersweil behufs Herstellung durchgehender Zugverbindungen zwischen Chur und Glarus einerseits

und der Gotthardbahn anderseits bis Glarus und Chur fortzusetzen, beziehungsweise schon von da ab zu führen seien. Ferner wurde aus demselben Grunde die Gotthardbahn eingeladen, den Schnellzug Nr. 58 Chiasso-Luzern in Arth-Goldau anhalten zu lassen und den Güterzügen Nr. 510 und 519 auf der Strecke Rothkreuz-Erstfeld Personenwagen mitzugeben. Die bezüglichen Rekurse der beteiligten Bahnverwaltungen wurden vom Bundesrate ablehnend beschieden.

Dem Begehren der Kantonsregierungen von Zürich, Schwyz und Glarus, sowie der Direktionskommission der Südostbahn Folge gebend, hat das Eisenbahndepartement die Beibehaltung der Züge 123 und 126 auf der Strecke Richterswil-Glarus auch im Winter 1892/93 verfügt, und ist diese Verfügung vom Bundesrate bestätigt worden.

Die Feststellung des Fahrplans für die im Sommer 1892 eröffnete Linie Stein-Koblenz und die anstoßenden Linien gab zu längern Verhandlungen Anlaß, weil von den Regierungen von Aargau und Zürich Verschiebungen einzelner Züge und Vermehrung der Zugverbindungen überhaupt, und von der Regierung von St. Gallen direkte Schnellzüge zwischen Basel und St. Gallen via Koblenz verlangt wurden, gegen welche Begehren die Nordostbahn in der Hauptsache sich ablehnend verhielt.

Da die Linie Stein-Koblenz erst auf den 1. August dem Betrieb übergeben werden konnte, so wurde für den Rest der Sommerfahrplanperiode auf die Führung der ursprünglich projektierten Schnellzüge zwischen Koblenz und Winterthur verzichtet, der Nordostbahn dagegen aufgegeben, den Zügen 211 und 226, welche bis dahin nur auf der Strecke Winterthur-Bülach verkehrt hatten, eine Fortsetzung ab, bzw. bis Koblenz zu geben.

Anläßlich der Vorlage der Fahrplanentwürfe für den Winter 1892/93 verlangte die Regierung von St. Gallen neuerdings, daß im Anschluß an die internationalen Nachtzüge ein Schnellzug Basel-St. Gallen via Koblenz mit Ankunft in St. Gallen etwa um 11 Uhr vormittags geführt werde, während nach dem Entwurf der Nordostbahn ein Personenzug um 6 Uhr 38 Minuten, also kurze Zeit nach Ankunft der internationalen Schnellzüge, von Basel nach Koblenz abgehen und von hier ab als Schnellzug um 9 Uhr 54 Minuten nach Winterthur gebracht werden sollte, von wo ab dann die Vereinigten Schweizerbahnen eine direkte Fortsetzung nach St. Gallen hätten geben sollen. Zur Erstellung dieser Schnellzugsverbindung wollte aber die letztgenannte Gesellschaft nur unter der Voraussetzung Hand bieten, daß jene einen direkten Anschluß von Zürich erhalte und daß dagegen der bisherige Schnellzug Nr. 117 Winterthur-St. Gallen (ab Winterthur 8 Uhr 50 Minuten), welcher eine

direkte Verbindung von der Westschweiz und dem Gotthard nach St. Gallen herstellte, unterdrückt werden durfte. Da die Nordostbahn jede Mehrleistung entschieden ablehnte, so verlangte das Departement, daß der Schnellzug 117 Winterthur-St. Gallen in Winterthur an den von Koblenz, bzw. Basel kommenden Schnellzug anschließen sollte, womit ohne Mehrleistungen von seiten der Bahnen eine erheblich kürzere Verbindung als bisher von Basel und weiter nach St. Gallen hergestellt worden wäre. Gegen diesen Entscheid protestierten aber die Direktion der Nordostbahn und der Verkehrsverein Zürich, weil bei der verfügten Späterlegung des Zuges 117 Winterthur-St. Gallen die mit den Nachtzügen aus Italien und der Westschweiz kommenden Reisenden und die Post eine Stunde später als bis dahin in St. Gallen eingetroffen wären. Auch die Regierung von St. Gallen erklärte sich mit diesem Entscheid nicht befriedigt, weil bei Abgang von Basel um 6 Uhr 38 Minuten der Anschluß an die häufig verspäteten Nachtzüge vom Auslande her nicht gesichert erschien. Demzufolge verfügten wir, daß der mehrgenannte Zug 117 wie vorher im Anschlusse an die Nachtzüge von Genf und dem Gotthard um 8 Uhr 50 Minuten von Winterthur nach St. Gallen abgehen solle.

Der von der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen wegen ungenügender Frequenz für den Winter 1892/93 projektierten Unterdrückung eines Personenzuges auf der Linie Winterthur-St. Gallen, resp. Umwandlung desselben in einen gemischten Zug, haben wir, entgegen dem Begehren der Regierung von St. Gallen, zugestimmt, wogegen die von der nämlichen Verwaltung in Aussicht genommene Weglassung des Abendschnellzuges Nr. 37 Winterthur-St. Gallen, welcher sehr gute Verbindungen aus der Central- und Westschweiz nach St. Gallen herstellt und daher beim reisenden Publikum allgemein beliebt ist, abgelehnt wurde.

Die bereits besprochene stetige Zunahme der Begehren um Abänderung, bzw. Verbesserung der Fahrpläne und die zeitraubende Behandlung derselben veranlaßten das Departement, schon anlässlich der Sommerfahrplankonferenz die Bahnverwaltungen darauf aufmerksam zu machen, daß für die Hauptzugsverbindungen früher oder später ein stabiler Fahrplan (Normalfahrplan) aufgestellt werden sollte, wobei getrachtet werden müßte, behufs Beschleunigung der Schnellzüge, diese von der Bedienung von Zwischenstationen, von der Beförderung der Fahrpost, des Viehes und der Eilgüter möglichst zu entlasten, in der Meinung, daß neben den Schnellzügen durchgehende Personenzüge mit mindestens 25 Kilometer Fahrgeschwindigkeit zu verkehren hätten, und daß überdies in der Umgebung von industriellen Centren dem Lokalverkehr am Morgen,

Mittag und Abend die geeigneten Züge zur Verfügung gestellt werden sollten

Im Herbst trat sodann das Departement der Frage der Erstellung eines möglichst stabilen Fahrplans näher, und beauftragte dasselbe das administrative Inspektorat mit der Aufstellung eines bezüglichen Entwurfs, welcher hernach den Verwaltungen der Hauptbahnen und der Oberpostdirektion mitgeteilt wurde.

An der behufs Besprechung dieses Entwurfs auf den 21. und 22. November einberufenen Konferenz konnte die Geneigtheit der Bahnverwaltungen, einen möglichst stabilen Fahrplan anzustreben, konstatiert werden, wogegen aber die Ansichten über den einzuschlagenden Weg auseinandergingen und speciell die Änderung der Lage einzelner Schnellzüge als unthunlich bezeichnet wurde, solange von den ausländischen Verwaltungen keine Zugeständnisse hinsichtlich der Anbringung ihrer Züge an den Grenzstationen erhältlich seien. Die Vertreter der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn fügten dem bei, daß bei den ausländischen Verwaltungen bereits Schritte behufs Verbesserung der Anschlüsse in Basel gethan worden seien, und daß die einschlägigen Fragen an der internationalen Fahrplankonferenz in Brüssel im Dezember zur Besprechung gelangen werden, weshalb es sich empfehle, das Ergebnis der Brüsseler Konferenz abzuwarten, bevor man über die künftige Gestaltung und Stabilisierung des schweizerischen Fahrplans schlüssig werde; immerhin seien die Verwaltungen geneigt, inzwischen die Sache gehörig zu studieren und weiter zu verhandeln.

Ein abschließliches Ergebnis erzielte die Konferenz nur mit Bezug auf die Gotthardlinie, auf welcher vom Sommer 1893 an die im Herbst 1892 versuchsweise eingeführten Parallelzüge zu den Nachtzügen das ganze Jahr hindurch verkehren werden.

Da weitere Zugeständnisse anlässlich der Konferenz nicht erhältlich waren, so wurden die Bahnen ersucht, nach der Brüsseler Konferenz weitem Bericht zu erstatten, indem das Departement gewillt sei, die Angelegenheit weiter zu verfolgen und innert möglichst kurzer Frist zum Abschlusse zu bringen.

Die weitere Behandlung dieser Frage fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

e. Unfälle und Betriebsgefährdungen.

Wir können uns rücksichtlich der Unfälle und Betriebsgefährdungen der Eisenbahnen auf die üblichen statistischen Mitteilungen beschränken, da im Berichtsjahre die schweizerischen Eisenbahnen von größern Unfällen verschont geblieben sind und

sonst für das Eisenbahndepartement kein Anlaß zu besondern Mitteilungen über hierher gehörige Vorfälle vorliegt, indem rücksichtlich des Ausganges der strafgerichtlichen Untersuchung der Mönchsteiner Katastrophe auf den Geschäftsbericht des Justiz- und Polizeidepartementes verwiesen werden muß, zu dessen Geschäftskreis die Behandlung der Unfälle in strafrechtlicher Beziehung gehört. Die gerichtliche Behandlung des Zusammenstoßes am 17. August 1891 vor dem Signal der Station Zollikofen erfolgte erst im Jahre 1893.

Dagegen sind wir leider genötigt, über zwei größere Unfälle beim Dampfschiffbetrieb an dieser Stelle Mitteilung machen zu müssen, nämlich über den Untergang des Dampfschiffs „Delphin“ auf dem Greifensee und die Explosion des Dampfsammlers des Dampfbootes „Mont Blanc“ auf dem Genfersee.

1. Untergang des Dampfschiffes „Delphin“. Am 3. April, nachmittags 2 Uhr 30 Min., kippte das Dampfschiff „Delphin“ im Momente der Abfahrt von der Station Niederuster infolge Festklemmens des Deckrandes unter einem vorstehenden Balken der Landungsbrücke um und versank rasch, da das Wasser durch die niedrig gelegenen Fenster der Kabine eindrang. Die sämtlichen 28 Passagiere und die zwei Schiffsangestellten fielen in den See und ertranken dabei 3 Passagiere, während 3 weitere verletzt wurden. Nachträglich starb noch ein weiterer Passagier, der sich infolge des Unfalles eine heftige Krankheit zugezogen hatte. Da das Dampfschiff nicht zur Beförderung der Post diente, so wurde die gerichtliche Behandlung den Kantonsbehörden auf Grund der kantonalen Vorschriften überlassen.

2. Explosion auf dem Dampfboot „Mont Blanc“. Während des Stationierens in Ouchy explodierte am 9. Julimittags der hochliegende Dampfsammler des Salondampfers „Mont Blanc“ der Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf dem Genfersee. Die gegen den Salon I. Klasse gerichtete Calotte des Dampfsammlers wurde losgerissen und durch den 16 Meter langen Salon getrieben, gefolgt von einem starken Dampfstrom. 23 Reisende und drei Restaurationsbedienstete wurden teils sofort getötet, teils so verletzt (hauptsächlich Verbrühung von nachströmendem Dampf), daß sie gleichen Tags noch starben. Als Ursache der Explosion muß ein zwei Tage vor dem Unfall konstattierter Defekt am Dampfsammler, dem durch die Gesellschaftsorgane nicht die gehörige Aufmerksamkeit geschenkt wurde, bezeichnet werden. Die Voruntersuchung wurde durch die waadtländischen Gerichtsbehörden mit großer Energie geführt, so daß der Bundesrat bereits am 24. August in der Lage war, die Akten zur strafrechtlichen Verfolgung auf Grund des Art. 67 des Bundesstrafrechtes der Regierung

des Kantons Waadt zu überweisen. Rücksichtlich der weitem Behandlung dieses Falles verweisen wir auch hier auf den Geschäftsbericht des Justiz- und Polizeidepartementes.

Nachdem der Bundesrat bereits am 7. Juli 1891 Veranlassung genommen hatte, die Kantonsregierungen an ihre Verpflichtung zur gehörigen Beaufsichtigung des technischen Betriebes der Dampfschiffunternehmen zu erinnern, und dabei auch speciell auf die Überwachung des Zustandes der Dampfkessel hingewiesen hatte, sah er sich infolge des oben erwähnten Unglückes auf dem Genfersee am 12. Juli 1892 genötigt, an die Kantonsregierungen eine erneute Mahnung zu richten, nichts zu versäumen, was zur Sicherheit des Betriebs der Dampfboote beitragen könne.

Im Berichtsjahr wurden die folgenden Unfälle im Eisenbahnbetrieb zur Anzeige gebracht und setzen wir zur Vergleichung die entsprechenden Ziffern des Vorjahres bei:

	1892.	1891.
Entgleisungen in Ausweichungen (Stationen) . .	41	43
„ auf offener Bahn	10	47
Zusammenstöße in den Stationen	28	28
„ auf offener Bahn	1	7
Sonstige Unfälle	601	609

Diese Unfälle hatten 50 Tötungen (gegen 64 im Vorjahr) und 538 Verletzungen (gegen 566 im Vorjahr) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . .	—	—	1	3	—	—
infolge sonstiger Unfälle	8	11	30	30	11	20
	verletzt					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . .	—	22	16	21	—	—
infolge sonstiger Ereignisse	31	29	470	468	21	26

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

		Tötungen		Verletzungen	
		1892.	1891.	1892.	1891.
Auf die	Jura-Simplon-Bahn	21	24	110	158
"	" Nordostbahn	7	14	140	143
"	" Centralbahn	4	8	92	96
"	" Vereinigten Schweizer- bahnen	3	5	70	73
"	" Gotthardbahn	3	3	37	23
"	" übrigen Normalbahnen	9	5	32	32
"	" Schmalspurbahnen mit eigenem Bahnkörper	—	—	3	9
"	" Straßenbahnen	1	2	29	24
"	" Bergbahnen	1	—	7	1
"	" Tramways	1	3	18	7

In den pro 1891 aufgeführten Zahlen sind die aus den Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen (die im Geschäftsbericht pro 1891 besonders erwähnt wurden) sich ergebenden Unfallziffern nicht enthalten. Die üblichen weitem Angaben finden sich in der angefügten Tabelle.

Die Tötungen und Verletzungen infolge sonstiger Unfälle gruppieren sich den Ursachen nach wie folgt:

	Reisende.		Bahn- bedienstete.		Dritt- personen.	
	Tötung.	Verletzung.	Tötung.	Verletzung.	Tötung.	Verletzung.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	2	2	2	1
Infolge Ausglitschens von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	—	2	4	79	—	—
Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise	—	—	—	22	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahr- zeugen	5	17	2	16	—	—
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	2	1	10	14	8	13
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug	1	1	1	23	—	—
Bei Mitwirkung von Dritt- personen beim Manöver .	—	—	—	—	1	3

Statistik der Unfälle beim Eisenbahnbetrieb im Jahre 1892.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb.	Entgleisungen.							Zusammenstöße.							Sonstige Unfälle.		Gesamtzahl der Unfälle.	Tötungen und Verletzungen von Menschen												Gesamtzahl der Tötungen.	Gesamtzahl der Verletzungen.	Selbstmorde.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
		Ursachen.					Total.	Davon entfallen		Ursachen.					Total.	Davon entfallen			infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen.				infolge anderer Unfälle.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
		Mangelhafter Zustand der Bahnanlage.	Hindernisse auf der Bahn.	Befahren unrichtig bedienter Weichen.	Defekte an den Fahrzeugen.	Andere und unermittelte Ursachen.		Unrichtige Dispositionen des Personals.	Unrichtige Weichen- oder Signalstellung.	Vorschriftswidriges Manövern und Unachtsamkeit des Lokomotiv- personals.	Unrichtige Anstellung von Fahrzeugen.	Andere und unermittelte Ursachen.	Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden.	Andere Unfälle.		Reisende.			Bahnbedienstete.		Reisende.		Bahnbedienstete.		Dritte Personen.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
																Getödtet.	Verletzt.		Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
A. Hauptbahnen:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

† inkl. Brünig und Visp-Zermatt.
†† Genève-La Plaine und Genève-Annemasse.

* inkl. 1 Postangestellter.
** „ 3 Postangestellte.

	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	Tötung, Verletzung.		Tötung, Verletzung.		Tötung, Verletzung.	
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern	—	—	1	50	—	1
Beim Ankuppeln von Fahrzeugen	—	—	5	33	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver	—	—	3	7	—	—
Beim Aus- und Einlad von Gütern	—	—	—	81	—	—
Aus andern Ursachen	—	10	2	143	—	3

In selbstmörderischer Weise haben sich vor dem herannahenden Zug 14 Personen (im Jahr 1891/18) auf die Schienen gelegt.

48 Fälle von Betriebsgefährdungen sind vom Bundesrate den kantonalen Gerichten zur Erledigung überwiesen worden, von denen

- 14 Fälle durch Verurteilung,
- 10 „ „ Freisprechung,
- 6 „ „ Sistierung der Untersuchung erledigt und
- 18 „ „ noch pendent sind.

Von den 22 Pendenzen des Vorjahres sind im Berichtsjahr 16 Fälle erledigt worden, und zwar 6 durch Verurteilung, 2 durch Freisprechung und 8 durch Sistierung.

Nach den Mitteilungen der Bahnverwaltungen waren an Entschädigungsforderungen infolge von Tötungen und körperlichen Verletzungen beim Eisenbahnbetrieb bezahlt:

- a. Für die beim Betrieb der Jura-Simplon-Bahn vorgekommenen Unfälle:
Fr. 65,914. 15 an 7 Reisende, 83 Bahnbedienstete und 1 Drittperson;
unerledigt sind 19 Fälle.
- b. Für die beim Betrieb der Nordostbahn vorgekommenen Unfälle:
Fr. 34,454. 71 an 1 Reisenden, 134 Bahnbedienstete oder deren Hinterlassene;
unerledigt sind 7 Fälle.
- c. Für die beim Betrieb der Schweizerischen Centralbahn vorgekommenen Unfälle:

Fr. 9458. 15 + dem fortlaufenden Gehalt in 42 Fällen und zweier Jahresrenten im Betrag von Fr. 971. 70 an 82 verunglückte Bahnbedienstete oder deren Hinterlassene; unerledigt sind 8 Fälle.

- d. Für die beim Betrieb der Vereinigten Schweizerbahnen vorgekommenen Unfälle:

Fr. 19,168. 70 für 65 verunglückte Bahnbedienstete; unerledigt sind 6 Fälle.

- e. Für die beim Betrieb der Gotthardbahn vorgekommenen Unfälle:

Fr. 25,898. 42 für 37 verunglückte Bahnbedienstete; unerledigt sind 2 Fälle.

- f. Beim Betrieb der übrigen schweizerischen Eisenbahnunternehmungen:

Fr. 28,722. 72 + dem fortlaufenden Gehalt in 3 Fällen für 48 verunglückte Bahnbedienstete und 3 Drittpersonen; unerledigt sind 6 Fälle.

An Entschädigungen für die anlässlich der im Jahre 1891 stattgefundenen Eisenbahnunfälle von Mönchenstein und Zollikofen Verunglückten waren laut Mitteilung der Jura-Simplon-Bahn auf 31. Dezember 1892 bezahlt, resp. festgestellt:

a. Mönchenstein:

Fr. 138,279. 40 einmalige Entschädigung und Fr. 2280 jährliche Rente an die Hinterlassenen von 19 Getöteten;

Fr. 185,526. 65 einmalige Entschädigung und Fr. 4500 jährliche Rente an 126 Verletzte;

107 Fälle waren Ende Dezember 1892 (Ende 1891 134) noch unerledigt.

b. Zollikofen:

Fr. 128,142 einmalige Entschädigung und Fr. 3800 Rente an die Hinterlassenen von 15 getöteten Reisenden;

Fr. 189,128 einmalige Entschädigung und Fr. 1400 Rente an 111 Verletzte;

16 Fälle waren Ende Dezember 1892 (Ende 1891 34) noch unerledigt.

Bei Hilfsarbeiten des Eisenbahnbetriebes wurden

1892	gegen 1891
3 Tötungen	6
1226 Verletzungen	1303

gemeldet.

Beim Dampfschiffbetrieb und bei dessen Hilfsarbeiten sind laut den beim Departement eingegangenen Mitteilungen

1892	gegen 1891
36 Personen getötet	3
67 " verletzt	25

worden.

An Entschädigungen wurden ausgerichtet:

1. für die beim Untergang des „Delphin“ verunglückten Personen:
Fr. 22,102. 50 an die Hinterlassenen von 4 infolge des Unfalles gestorbenen Reisenden;
Fr. 571. 80 an 2 verletzte Reisende.
2. für die bei der Explosion auf dem Dampfboot „Mont Blanc“ Verunglückten:
Fr. 107,532. 50 an die Hinterlassenen von 8 getöteten Reisenden;
Fr. 68,000 an die Hinterlassenen von 3 getöteten Restaurationsbediensteten, und
Fr. 900 an einen verletzten Restaurationsbediensteten;
15 Fälle sind noch unerledigt.
Daneben sollen laut Mitteilung der Verwaltung von ihr noch cirka Fr. 10,000 für Spalkkosten etc. bezahlt worden sein.
3. für die übrigen beim Dampfbootbetrieb und dessen Hilfsarbeiten bei schweizerischen Unternehmungen vorgekommenen Unfälle:
Fr. 12,481. 55 + dem fortlaufenden Gehalt in 6 Fällen an die Hinterlassenen von 3 getöteten und an 64 verletzte Dampfbootbedienstete;
1 Fall ist noch unerledigt.

f. Arbeitszeit und Ruhetage.

Wir können hier konstatieren, daß das Bundesgesetz vom 27. Juni 1890 betreffend die Arbeitszeit und die Ruhetage im großen ganzen als durchgeführt betrachtet werden kann.

Erhebliche Abweichungen von den Bestimmungen dieses Gesetzes bestanden im Berichtsjahre noch bei der Nordostbahn, indem es der Verwaltung noch nicht gelungen war, ihr Lokomotivpersonal in dem Umfange zu vermehren, daß sie jedem Angestellten die im

Gesetze geforderten 17 Sonntage per Jahr hätte freigeben und die Inanspruchnahme des Personals durchweg in den durch das Gesetz gezogenen Schranken halten können; doch ist Aussicht vorhanden, daß binnen kurzem die noch bestehenden Abweichungen beseitigt werden können.

Wie im Jahre 1891, so haben auch im Berichtsjahre die besondern Verhältnisse einer Anzahl Unternehmungen zu Ausnahmeverfügungen im Sinne von Art. 6 des Gesetzes Anlaß gegeben, und zwar namentlich hinsichtlich der Dauer der zusammenhängenden Ruhepause beim Lokomotiv- und Zugspersonale, weil es nach der Gestaltung des Fahrplanes mitunter geradezu unmöglich ist, jedem Angestellten täglich eine zusammenhängende zehnstündige Ruhepause zuzuweisen. In denjenigen Fällen, wo die Behörde eine Kürzung der zusammenhängenden Ruhezeit bewilligte, wurde als Compensation in der Regel die Gewährung von größern Pausen während der eigentlichen Tagesarbeit oder aber die Einräumung einer entsprechend verlängerten zusammenhängenden Pause am vorausgehenden oder am nachfolgenden Tage verlangt, so daß in einem zwei- bis dreitägigen Turnus wenigstens im Durchschnitt die zehnstündige Ruhe erreicht wurde.

Der P.-L.-M.-Bahn wurde gestattet, wegen außerordentlicher Güteranhäufung im Bahnhofe Genf im Monat Januar 1892, soweit nötig, während 14 Tagen die Ruhetage ihres Personals zu sistieren, unter der Bedingung, daß die in dieser Weise ausfallenden Ruhetage noch im Laufe des Winters ersetzt wurden.

Ferner ist der Neuenburger Jurabahn für die Dauer des kantonalen Schützenfestes in Locle vom 7.—14. August die Sistierung der Ruhetage des gesamten Betriebspersonals gegen nachträglichen Ersatz bewilligt worden. Auch hinsichtlich der Beförderung und Manipulierung von Gütern an Sonntagen waren wir wiederholt in der Lage, Ausnahmen zu bewilligen, so namentlich gegenüber der Jura-Simplonbahn, der Centralbahn, Nordostbahn, Gotthardbahn, Südostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, weil die Verwaltungen den Nachweis leisteten, daß anders der starke Güterverkehr im Herbste nicht ordnungsmäßig hätte bewältigt werden können.

Die Verwaltung der Jura-Simplonbahn hat die ihr unterm 9. September bewilligten Ausnahmen vom Verbot des Güterdienstes an Sonntagen überschritten, weshalb wir Anlaß nahmen, derselben eine Rüge zu erteilen.

Die Verwaltung der großherzoglich badischen Staatsbahn teilte dem Departemente unterm 22. Dezember mit, daß in ihren Güterhallen in Basel während des Herbstes wegen außergewöhnlichem

Güterandränge in drei Fällen die Überschreitung der zwölfstündigen Arbeitszeit nicht habe vermieden werden können, und knüpfte daran das Gesuch, es möchte das Departement zu ihren Gunsten die Genehmigung der ausnahmsweisen Überschreitung der gesetzlichen Arbeitszeit in besonders dringlichen Fällen herbeiführen, worauf das Departement erwiderte, daß es nicht in der Lage sei, auf ein allgemein gehaltenes Gesuch um Bewilligung von Ausnahmen einzutreten, indem die Aufsichtsbehörde sich vorbehalten müsse, im speciellen Falle zu prüfen, ob die beantragte Abweichung durch die besonderen Verhältnisse begründet erscheine, und demgemäß bei wieder vorkommenden Anlässen rechtzeitig zu Handen des Bundesrates begründete Anträge zu stellen seien.

Wie schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt wurde, haben wir in drei Fällen wegen Überschreitung unserer weitgehenden Ausnahmegewilligungen die Akten der kantonalen Regierung zur Anordnung eines gerichtlichen Verfahrens und eventuell Bestrafung im Sinne von Art. 7 des Gesetzes überwiesen. Zwei Fälle sind seither durch Bestrafung der fehlbaren Verwaltungen erledigt worden, und in einem Falle hat sich das kantonale Gericht inkompetent erklärt. Wir erachteten zwar die Einrede der Inkompetenz als unbegründet und machten die Kantonsregierung hierauf aufmerksam, haben aber gleichwohl von einer weitem Verfolgung dieser Angelegenheit abgesehen, weil es sich die betreffende Verwaltung in der Folge hat angelegen sein lassen, das Gesetz gehörig zu vollziehen und da, wo dieses unmöglich war, im Sinne von Art. 6 des Gesetzes um Ausnahmeverfügungen nachzusuchen.

Veranlaßt durch die Diskussion im Nationalrat über die Motionen der Herren Comtesse und Curti betreffend die Vollziehung des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit und die Ruhetage des Betriebspersonals der Transportanstalten vom 27. Juni 1890 ist das Eisenbahndepartement von der vom Nationalrate eingesetzten Specialkommission um Veranstaltung direkter Erhebungen beim Personale der verschiedenen Gesellschaften ersucht worden.

Nach Feststellung eines bezüglichen Fragenschemas wurde den Bahn- und Dampfbootverwaltungen von dem Begehren der Kommission Mitteilung gemacht und das administrative Inspektorat mit den Erhebungen beauftragt.

Nachdem die Erhebungen bereits begonnen hatten, erschien eine Delegation des Eisenbahnverbands beim Vorsteher des Eisenbahndepartements, um gegen das eingeleitete Verfahren Vorstellungen zu machen. Sie richtete sich vorerst gegen den Inhalt des Fragenschemas, welcher von den Delegierten als zu weitgehend bezeichnet wurde. Sodann wurden die beabsichtigten Erhebungen beanstandet,

weil diese geeignet seien, die Disciplin unter dem Dienstpersonal zu lockern, und verlangt, daß die Einvernahme des Personals nur unter Zuzug einer Vertretung der Bahnverwaltung solle stattfinden dürfen. Auch wären die ausgefüllten Fragebogen den Verwaltungen zur Vernehmlassung und Geltendmachung ihrer Gegenbemerkungen mitzuteilen. Ferner ist von den Delegierten eine Änderung des Programms in der Richtung angeregt worden, daß die Einvernahmen nicht ausschließlich durch Beamte des Departements vollzogen würden, sondern daß zum Zweck derselben eine Kommission bestellt werden sollte, welche aus einem Mitgliede der nationalrätlichen Kommission, einem Beamten des Departements und einem Vertreter der Bahngesellschaften zusammengesetzt werden könnte.

Das Departement brachte die von der Abordnung des Eisenbahnverbandes vorgebrachten Wünsche der nationalrätlichen Kommission zur Kenntnis, worauf diese in einer auf den 10. September veranstalteten Sitzung, zu welcher auch der Vorsteher des Departements und der administrative Inspektor beigezogen wurden, ein modifiziertes Fragenschema aufstellte, im übrigen aber die Anregungen des Eisenbahnverbandes ablehnte.

Die Erhebungen wurden in der Folge auf Grund des neuen Fragenschemas fortgesetzt, und es sind dieselben zur Stunde, soweit die Unternehmungen mit Jahresbetrieb in Betracht kommen, nahezu zum Abschlusse gelangt. Das Ergebnis der Erhebungen wird den Gegenstand eines Specialberichtes bilden.

7. Rechnungswesen und Statistik.

a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

In Ausführung des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften hat das Eisenbahndepartement im Jahre 1892 die das Jahr 1891 betreffenden Rechnungen und Bilanzen von 61 Bahnunternehmungen geprüft und dem Bundesrat zur Beschlußfassung vorgelegt.

Über den Betrag des Baucontos und der zu amortisierenden Verwendungen am Anfang und am Ende des Jahres, sowie über die im Verlaufe des Jahres 1891 vorgekommenen Veränderungen giebt die beiliegende Tabelle Aufschluß. Nach derselben bezifferte sich der Bauconto per Ende 1890 auf Fr. 986,946,696, per Ende 1891 auf Fr. 1,017,738,064. Die Vermehrung beträgt also netto Fr. 30,791,368.

Dieser Betrag verteilt sich wie folgt:

Eisenbahnen.	Bauconto.				Zu amortisieren.			
	Ende 1890. 1	Ende 1891. 1	Veränderung.		Ende 1890.	Ende 1891.	Veränderung.	
			+	—			+	—
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Centralbahn	118,144,758	² 121,360,234	3,215,476	—	18,287,546	17,749,412	—	538,134
Aargauische Südbahn	11,743,176	11,785,126	41,950	—	—	—	—	—
Wohlen-Bremgarten	1,232,377	1,232,377	—	—	—	—	—	—
Gotthardbahn	230,130,257	235,992,006	5,917,666	55,917	13,853,109	15,323,856	1,722,501	251,754
Jura-Simplon-Bahn	³ 268,313,682	272,828,147	4,701,298	186,833	11,877,461	8,715,749	631,442	⁴ 3,793,154
Bulle-Romont	2,796,172	2,799,504	3,447	115	—	—	—	—
Val de Travers	1,108,997	1,119,260	10,263	—	—	—	—	—
Viège-Zermatt	3,935,178	4,799,805	864,627	—	229,917	233,000	12,283	9,200
Nordostbahn	147,520,965	⁵ 153,614,633	6,435,218	341,550	18,460,825	17,950,825	—	510,000
Zürich-Zug-Luzern	11,774,147	11,802,560	32,584	4,171	—	—	—	—
Bötzbergbahn	23,414,129	23,423,918	11,951	2,162	—	—	—	—
Vereinigte Schweizerbahnen	75,121,037	75,896,353	780,066	4,750	8,544,533	8,093,333	—	451,200
Toggenburgerbahn	4,000,000	4,000,000	—	—	—	—	—	—
Wald-Rüti	1,287,918	1,287,918	—	—	—	—	—	—
Emmenthalbahn	4,783,858	4,849,003	65,145	—	—	—	—	—
Jura Neuchâtelois	⁶ 5,803,917	⁶ 5,866,905	62,988	—	—	—	—	—
Seethalbahn	3,679,778	3,757,177	78,899	1,500	—	—	—	—
Südostbahn	7,311,378	12,167,212	4,855,939	105	620,390	865,515	253,630	8,505
Töftthalbahn	7,686,614	7,641,867	32,789	77,536	50,000	17,536	17,536	50,000
Appenzellerbahn	4,028,203	4,028,203	—	—	—	—	—	—
Appenzeller Straßenbahn	1,903,385	1,925,995	22,610	—	17,000	17,000	—	—
Arth-Rigibahn	6,143,095	6,147,399	4,304	—	—	—	—	—
Berner Oberlandbahnen	2,912,733	3,021,899	109,166	—	286,819	271,219	—	15,600
Birsigthalbahn	894,634	898,969	4,335	—	2,490	—	—	2,490
Bödelibahn	1,689,061	1,696,482	7,421	—	89,096	79,096	—	10,000
Brenets-Loche	809,414	880,250	73,652	2,816	—	4,332	5,023	691
Frauenfeld-Wyl	696,720	702,410	5,690	—	—	—	—	—
Generosobahn	1,818,291	1,926,251	107,960	—	35,439	30,176	4,737	10,000
Genève-Veyrier	464,630	510,980	46,350	—	—	—	—	—
Grütschalp-Mürren	—	496,768	496,768	—	—	112,620	112,620	—
Kriens-Luzernbahn	251,218	250,991	—	227	—	—	—	—
Landquart-Davos	6,315,512	6,836,264	520,752	—	110,000	105,000	—	5,000
Langenthal-Huttwil	1,068,892	1,111,503	42,611	—	26,269	24,000	—	2,269
Lausanne-Echallens	1,303,908	1,313,388	9,480	—	—	—	—	—
Central-Vaudois	521,639	528,940	7,301	—	19,781	25,993	6,212	—
Pilatusbahn	2,311,455	2,314,944	3,489	—	—	—	—	—
Ponts-Chaux-de-Fonds	805,790	825,572	20,782	1,000	2,750	2,063	—	687
Rigibahn	2,235,297	2,235,297	—	—	—	—	—	—
Rigi-Scheideggbahn	65,500	65,500	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	2,160,000	2,160,000	—	—	—	—	—	—
Sissach-Gelterkinden	—	381,920	386,825	4,905	—	—	—	—
Tramelan-Tavannes	502,864	526,082	23,218	—	—	—	—	—
Ütlibergbahn	1,587,526	1,407,526	—	180,000	—	—	—	—
Voies étroites Genève	4,796,541	6,436,064	1,639,523	—	132,623	160,186	27,563	—
Waldenburgerbahn	353,118	379,242	26,124	—	—	—	—	—
Beatenbergbahn	670,846	677,745	6,899	—	23,000	20,000	—	3,000
Biel-Maggingen	450,000	450,000	—	—	—	—	—	—
Bürgenstockbahn	346,000	364,000	18,000	—	18,000	15,750	—	2,250
Ecluse-Plan	189,690	193,786	4,096	—	3,931	3,669	145	407
Gießbachbahn	150,000	150,000	—	—	—	—	—	—
Gütschbahn in Luzern	86,000	86,000	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Ouchy	3,385,959	3,373,464	11,533	24,028	36,731	3,215	1,817	35,333
Lauterbrunnen-Grütschalp	—	745,153	745,153	—	—	—	—	—
Drahtseilbahn in Lugano	185,311	185,399	182	94	—	—	—	—
Marzilibahn in Bern	69,098	70,842	1,744	—	—	—	—	—
Salvatorebahn	586,622	589,417	2,795	—	59,000	55,800	—	3,200
Territet-Glion	470,491	472,846	2,355	—	—	14,093	77,229	63,136
Zürichbergbahn	259,348	259,463	115	—	6,000	3,000	—	3,000
Tramway Monte Generoso	—	20,000	20,000	—	—	—	—	—
Berner Tramway	358,964	459,666	100,702	—	15,000	1,000	—	14,000
Tramways suisses	2,577,381	2,652,339	74,958	—	126,919	92,820	39,655	73,754
Vevey-Chillon	675,920	675,920	—	—	39,294	—	—	39,294
Zürcher Tramways	1,057,302	1,079,180	23,058	1,180	—	—	—	—
Total	986,946,696	1,017,738,064	31,680,257	888,889	72,973,923	69,990,258	2,912,393	5,896,058

¹ Im Bauconto sind einige Ausgabeposten inbegriffen, deren Abschreibung noch stattzufinden hat. Ferner sind in demselben inbegriffen die Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte.

² Einschließlich Fr. 1,350,000 Einzahlungen auf die Linie Koblenz-Stein.

³ Inbegriffen die Linie Pont-Vallorbe.

⁴ Darin sind die in der Bilanz nur noch pro memoria aufgeführten Genußscheine mit Fr. 3,742,303 inbegriffen.

⁵ Inbegriffen die Einzahlungen auf Koblenz-Stein (Fr. 1,350,000) und Sihlthalbahn (Fr. 60,000).

⁶ Inbegriffen Fr. 100 für Mobiliar, welches der Betriebsgesellschaft gehört.

Ausgaben für neue Linien:

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 12,925,811	
Rollmaterial	„ 905,278	
Mobiliar und Gerätschaften . . .	„ 100,591	
		Fr. 13,931,680

Verwendungen für alte Linien:

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 10,706,183	
Rollmaterial	„ 5,522,486	
Mobiliar und Gerätschaften . . .	„ 631,019	
		„ 16,859,688
		Fr. 30,791,368

Den vorstehenden Mitteilungen über Bauverwendungen ist noch folgendes beizufügen:

1. In den Verwendungen für alte Linien (Bahnanlagen und feste Einrichtungen) sind Fr. 4,494,607 für das zweite Geleise der Gotthardbahn inbegriffen.

2. Die Baukosten der in der Tabelle nicht aufgeführten Eisenbahn von Genf bis zur schweizerischen Grenze bei Annemasse (Eigentum des Kantons Genf) betrugen Ende 1890 Fr. 3,290,497, Ende 1891 Fr. 3,222,543. Eine Prüfung und eventuelle Richtigstellung dieser Ausgaben im Sinne des Eisenbahnrechnungsgesetzes ist bekanntlich ausgeschlossen.

3. Zuverlässige Angaben über die Baukosten der ausländischen Unternehmungen angehörenden Bahnstrecken in der Schweiz liegen nicht vor.

Die Prüfung der Rechnungen und Bilanzen pro 1891 hat einen einzigen Anstand ergeben, welcher im Sinne von Art. 5 des Eisenbahnrechnungsgesetzes dem Bundesgericht zum Entscheide vorgelegt werden mußte. Anlaß zu diesem Rekurse ans Bundesgericht gab uns die Centralbahngesellschaft, welche im Jahr 1891 eine Verstärkung der Birsbrücke bei Basel vorgenommen und hierfür den Bauconto mit einer Summe von Fr. 11,177. 52 belastet hatte. Wir haben verlangt, daß von dieser Ausgabe ein Betrag von Fr. 7847. 52 zu Lasten des Betriebes abgeschrieben werde, weil nachgewiesen war, daß das zur Verstärkung verwendete Eisen höchstens 3,7 Tonnen wog und die Verstärkungskosten, d. h. der Eisenwert, sowie die Ausgaben für Gerüstung, Montierung, Abrüstung und Nacharbeiten aller Art im Maximum etwa Fr. 900 per Tonne oder Fr. 3330 im ganzen ausmachen konnten. Zur Begründung unseres Rechtsbegehrens haben wir angeführt, daß die Bahnverwaltung anlässlich der Brücken-

verstärkung auch noch Arbeiten vorgenommen habe, welche zum Unterhalt der Brücke gehören und deren Kosten daher der Betriebsrechnung zu belasten seien. Sodann haben wir geltend gemacht, daß im Sinne der Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen die Verstärkungskosten der Birsbrücke den aus den erstmaligen Erstellungskosten sich ergebenden Einheitspreis in keinem Fall übersteigen dürfen. Mit Bezug auf das letztere Argument haben wir uns in unserer Eingabe an das Bundesgericht wie folgt ausgesprochen:

„Nach Art. 3 des Eisenbahnrechnungsgesetzes dürfen die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial den Aktiven der Bilanz beigefügt werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Nach den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen hat der Bund den Betrag des ursprünglichen Anlagekapitals, beziehungsweise der erstmaligen Erstellungskosten zu bezahlen, insofern die Entschädigungssumme nicht nach dem kapitalisierten Reinertrag bemessen wird. Die Verwendungen, welche nach dem Eisenbahnrechnungsgesetz den Aktiven der Bilanz beigefügt werden dürfen, sind ohne Zweifel identisch mit dem in den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen genannten „ursprünglichen Anlagekapital“. Dieses wiederum ist gleichbedeutend mit den in der sogenannten Normalkonzession bezeichneten „erstmaligen Erstellungskosten“. Es liegt also im Sinne der Rückkaufsbestimmungen, daß die Kosten einer nachträglichen Ergänzungsanlage, wie z. B. die Verstärkung einer Brücke, den aus den erstmaligen Erstellungskosten desselben Objektes sich ergebenden Einheitspreis in keinem Falle übersteigen dürfen. Dieser Auffassung liegt die Thatsache zu Grunde, daß ein ergänztes oder verstärktes Bauobjekt zu den ursprünglichen Einheitspreisen hätte erstellt werden können, wenn dasselbe schon von Anfang an in der Stärke wäre konstruiert worden, welche es durch die nachträgliche Ergänzung erhalten hat.“

Die Centralbahngesellschaft hat in ihrer Antwort auf unsere Klage erklärt, daß sie die vom Bundesrate verlangte Abschreibung von Fr. 7847. 52 zu Lasten der Betriebsrechnung des Jahres 1892 vornehmen werde, dabei sich aber ausdrücklich ihre Rechte bezüglich der Erledigung analoger Anstände wahre. Hierauf hat das Bundesgericht beschlossen, daß dieses Geschäft als durch Anerkennung der Klage erledigt abgeschrieben werde.

In unserm letztjährigen Berichte haben wir Ihnen mitgeteilt, daß die Unterhandlungen mit der Nordostbahn und mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsrechnungen im Jahr 1891

noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten. Auch im Jahr 1892 ist mit den beiden Bahnverwaltungen eine Einigung noch nicht erzielt worden. Die in unserem Berichte pro 1890 erwähnte Übereinkunft vom 1. Oktober 1889/10. Januar 1890 mit der Centralbahngesellschaft betreffend Zusammenlegung der Konzessionen der genannten Gesellschaft für die Zwecke eines allfälligen Rückkaufes im Jahre 1903 ist unterm 20. Dezember abhin namens der Generalversammlung der Aktionäre unter der Bedingung genehmigt worden, daß auch die definitive Genehmigung durch die schweizerische Bundesversammlung bis Ende des Jahres 1893 erfolge.

Dementsprechend werden wir Ihnen auf die nächste Dezember-session die nötige Vorlage machen.

b. Konzessionsgebühren.

Mit unserer Botschaft vom 30. Mai 1892 haben wir Ihnen über den Kompetenzkonflikt mit dem Bundesgericht und über die Anstände mit den Gesellschaften der Nordostbahn, Gotthardbahn und Centralbahn betreffend Konzessionsgebühren ausführlich berichtet. Durch den Bundesbeschluß vom 15. Dezember 1892 ist der Bundesrat als zuständig erklärt worden, über die von der Gotthardbahngesellschaft und von der Nordostbahngesellschaft gegenüber dem Bundesfiskus erhobenen Ansprüche betreffend Konzessionsgebühren zu entscheiden. Die Erledigung dieser Angelegenheit fällt ins Jahr 1893. Doch können wir Ihnen schon jetzt mitteilen, daß die rückständigen Konzessionsgebühren anfangs 1893 bezahlt worden sind.

c. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Anläßlich der Behandlung des Geschäftsberichtes pro 1891 ist im Nationalrat der Wunsch geäußert worden, das Eisenbahndepartement möchte zu Handen der eidgenössischen Räte einen ausführlichen Bericht über die Vollziehung des Hülfskassengesetzes ausarbeiten.

Indem wir auf diesen Specialbericht verweisen, welcher Ihnen vorgelegt werden wird, beschränken wir uns hier auf eine kurze Darstellung des Geschäftsganges im Berichtsjahr.

Im Jahr 1892 sind die nachstehend verzeichneten Hülfskassenstatuten geprüft und genehmigt worden:

1. Statuten der Dienstalterskasse (Sparkasse) für die Angestellten der Appenzeller Straßenbahn.

2. Statuten der Dienstalterskasse (Sparkasse) für die Angestellten der Eisenbahn Langenthal-Huttwil.
3. Nachtrag zu den Statuten der Krankenkasse für die Angestellten und Arbeiter der Pilatusbahn.
4. Statuten der Dienstalterskasse (Sparkasse) für die Angestellten und Arbeiter der Eisenbahn Landquart-Davos.
5. Statuten der Krankenkasse für die Angestellten und Arbeiter der Eisenbahn Landquart-Davos.
6. Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der schweizerischen Seethalbahn mit versicherungstechnischer Bilanz per 31. Dezember 1890.
7. Statuten der Unterstützungskasse (Krankenkasse) für die Angestellten der Brienzi-Rothhornbahn.

Im weitem wurden vorgelegt und befanden sich Ende 1892 in Prüfung beim Eisenbahndepartement:

1. Statuten der Unterstützungs- und Vorsichtskasse (Krankenkasse und Sparkasse) für das Personal des Jura Neuchâtelais.
2. Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der schweizerischen Nordostbahn, mit versicherungstechnischer Bilanz per Ende 1889.
3. Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen, mit versicherungstechnischer Bilanz per 31. Dezember 1890.
4. Statuten der Sparkasse für die Angestellten der Zürichbergbahn.
5. Regulativ für die Dienstalterskasse (Reservekasse zur Ausrichtung von Dienstaltersprämien) der Zürichbergbahn.
6. Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees.
7. Statuten der Dienstalterskasse (Sparkasse) für die Angestellten der Thunerseebahn.
8. Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Angestellten der Birsigthalbahn.
9. Vorläufiger Entwurf zu Statuten einer Krankenkasse für die Angestellten der Genfer Schmalspurbahnen.
10. Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten der Jura-Simplon-Bahn mit versicherungstechnischer Bilanz per Ende 1890.

Die abschließende Behandlung dieser Statuten fällt ins Jahr 1893.

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Vorlagen seitens der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen noch ausstehend:

1. Die definitiven Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn mit zugehörnder versicherungstechnischer Bilanz.
2. Eine Ergänzung der versicherungstechnischen Bilanz zu den Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen.
3. Die versicherungstechnische Bilanz zu den Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzensees.
4. Die revidierten Hilfskassestatuten der Bodelibahn.

Weitere Mitteilungen über die Hilfskassen finden sich in dem oben erwähnten Specialberichte.

d. Vollziehung des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1878 betreffend die Sicherstellung der Hilfskassenfonds und die Barkautionen der Eisenbahnangestellten.

Im Jahr 1892 sind die Berichte und Rechnungen betreffend das Jahr 1891 eingelangt. Diese geben uns zu besondern Bemerkungen nicht Anlaß. Das Vermögen der Pensionskassen der Eisenbahnen betrug Ende 1891 Fr. 12,595,752. Hiervon waren Fr. 360,466 oder 2,86 % noch in den Passiven der Bahngesellschaften inbegriffen und im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaften auszuscheiden.

Das Vermögen der Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds bezifferte sich Ende 1891 auf Fr. 744,172. Hiervon waren in den Passiven der Bahngesellschaften inbegriffen Fr. 37,023 oder 4,98 %.

Die Barkautionen des Personals betrugen Ende 1891 Fr. 1,410,037. Davon waren Fr. 41,738 oder 2,96 % in den Passiven der Bahngesellschaften inbegriffen.

e. Eisenbahnstatistik.

Die Statistik pro 1890 ist Ende Februar 1892, diejenige pro 1891 anfangs März 1893 erschienen.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Obschon im Berichtsjahre verschiedene Verhältnisse ungünstig auf das Geschäftsleben eingewirkt haben, sind die Ergebnisse des Verkehrs als verhältnismäßig günstige zu bezeichnen. Dem auf Fr. 820,000 gestellten ursprünglichen Voranschlag steht ein wirklicher Reinertrag von Fr. 912,949. 84 gegenüber, obschon die Rechnung des Jahres 1892 mit Nachtragskrediten im Gesamtbetrag von Fr. 296,000 belastet werden mußte. Dem Rechnungsbericht ist es vorbehalten, über die finanziellen Ergebnisse nähere Auskunft zu erteilen. Wir haben daher im gegenwärtigen Bericht vor allem aus den Verkehr ins Auge zu fassen, dessen Ergebnisse in der in besonderer Ausgabe erscheinenden „allgemeinen Post- und Telegraphenstatistik“ für alle Zweige des Postdienstes näher dargestellt sind, während wir als Auszug aus dieser Statistik die hauptsächlichsten Angaben hier folgen lassen.

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl	
	1892	1891
Postbureaux	1,491	1,486
Postablagen, rechnungspflichtige	942	892
„ nicht rechnungspflichtige	809	822
Agenturen im Auslande	13	13
Beamte	2,747	2,676
Bedienstete (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.)	4,652	4,477
Briefpost:		
Interner Verkehr:		
Briefe	70,359,154	65,822,200
Postkarten	14,576,625	13,589,706
Drucksachen	21,396,907	20,999,127
Warenmuster	1,175,921	1,520,621
Zeitungen	83,605,899	80,471,834
Rekommandierte Briefpostsendungen	1,509,509	1,400,163
Zahlungsbefehle n. Konkursandrohungen	272,142	—
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe Versand	13,595,021	13,102,804
Postkarten „	4,296,968	4,089,865
Drucksachen „	6,063,889	5,468,970
Warenmuster „	763,581	558,997
Rekommandierte Briefpost-gegenstände „	651,625	569,322

		1892		1891	
		Anzahl	Wert, resp. Betrag	Anzahl	Wert, resp. Betrag
			Fr.		Fr.
Geldanweisungen :					
Interner Verkehr		3,510,913	386,772,041	3,197,029	365,302,618
Verkehr mit dem Auslande	{	439,483	21,773,550	453,829	24,996,537
	Versand				
	Empfang	275,423	15,987,025	286,308	17,485,266
Fahrpost :					
Interner Verkehr		11,361,646	1,440,302,742	10,795,765	1,517,515,978
Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke —	{	1,015,541	95,131,665	1,058,518	102,536,861
colis postaux)	Versand				
	Empfang	1,703,027	57,130,719	1,702,638	58,353,030
	Transit	381,259	21,078,685	361,478	23,054,174
Nachnahmen :					
Interner Verkehr		4,457,049	28,826,683	4,219,060	28,112,463
Verkehr mit dem Auslande	{	87,396	1,496,098	92,649	1,413,720
	Versand				
	Empfang	131,887	2,800,924	151,243	3,185,239
Einzugsmandate :					
Interner Verkehr		357,423	37,056,232	218,987	25,564,630
Verkehr mit dem Auslande	{	9,073	—	7,796	—
	Versand				
	Empfang	81,858	4,013,483	79,430	3,977,078

Wir bemerken dazu folgendes:

1. Im internen Verkehr zeigt sich neuerdings im allgemeinen eine erfreuliche Zunahme, und zwar namentlich:

Bei den Briefen	mit	4,536,954	oder	6,9 %
„ „ Postkarten	„	986,919	„	7,3 „
„ „ Zeitungen	„	3,134,065	„	3,9 „
„ „ Fahrpoststücken . .	„	565,781	„	5,2 „
„ „ Geldanweisungen . .	„	313,884	„	10,0 „
„ „ Nachnahmen	„	237,989	„	5,6 „
„ „ Einzugsmandaten . .	„	38,436	„	6,3 „
„ „ rekommandierten Sendungen	„	109,346	„	7,2 „

2. Eine neue Kategorie von Sendungen bilden vom 1. Januar 1892 an, infolge der Vollziehung des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs (A. S. n. F. XI, 529), die „Zahlungsbefehle und Konkursandrohungen“. Die Post beförderte 272,142 solcher Erlasse. Die erhebliche Vermehrung der Zahl der rekommandierten Briefpostsendungen fällt um so mehr ins Gewicht, als im Jahre 1891 und vorher viele Korrespondenzen als rekommandiert befördert wurden, die nunmehr unter den „Zahlungsbefehlen und Konkursandrohungen“ erscheinen.

3. Im Verkehr mit dem Auslande verzeigen die Briefpostgegenstände der verschiedenen Kategorien, sowie die Einzugsmandate, eine ziemliche Zunahme. Dagegen erzeigt sich ein Rückgang in den Fahrpoststücken von der Schweiz nach dem Auslande und in den Geldanweisungen und Nachnahmen überhaupt. Der Rückgang im Fahrpostverkehr, wobei die sogenannten Colis postaux inbegriffen sind, rührt hauptsächlich von den Verkehrsbeschränkungen her, welche zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung der Cholera von der Schweiz und vielen andern Staaten getroffen wurden.

4. Der Transit an Fahrpoststücken (inklusive Colis postaux) über die Schweiz hat dagegen, trotz der in Ziffer 3 erwähnten Beschränkungen, wieder zugenommen.

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Der im letztjährigen Geschäftsbericht unter Abschnitt II, Ziffer 4, erwähnte Entwurf eines neuen Postregalgesetzes, durch welches auch das Postulat vom 23. Dezember 1891, „die

Frage zu prüfen, ob es nicht angezeigt sei, die aus dem Auslande kommenden und zum Verkauf oder zur Verteilung gelangenden Zeitungen unter das Postregal zu stellen“, erledigt werden soll, ist vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 14. Januar 1893 zu Ende beraten worden, und wir beziehen uns auf unsere, dieses Datum tragende Botschaft nebst Gesetzentwurf (Bundesbl. 1893, I, 77).

2. Den in Bregenz unterm 6. Mai 1892 zwischen Abgeordneten der Schweiz, von Baden, Bayern, Württemberg und Österreich getroffenen Vereinbarungen für Revision des Staatsvertrages vom 22. September 1867 betreffend die Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee (siehe Botschaft des Bundesrates vom 15. Juni 1892, Bundesbl. III, 979) wurde vom Nationalrat unterm 14. Dezember 1892 und vom Ständerat unterm 20. gleichen Monats die vorbehaltene Genehmigung erteilt, immerhin unter dem Vorbehalt, daß, da Art. 14 des Staatsvertrages von 1867 (betreffend den Transport von gefährlichen Stoffen) noch nicht durch andere Bestimmungen ersetzt ist, derselbe bis zu seinem Ersatz durch den noch zu vereinbarenden Abschnitt C der Beilage zum Protokoll vom 6. Mai 1892 in Kraft zu bleiben habe. Dieser Vorbehalt wurde den beteiligten Staaten mitgeteilt. Die Sache war übrigens ohnehin allseitig in diesem Sinne aufgefaßt worden.

Bei der Behandlung der Angelegenheit im Nationalrat bemerkte der Berichterstatter im Namen der Kommission, daß sie sich von der Zweckmäßigkeit der in Bregenz vereinbarten Bestimmungen überzeugt habe und die Frage stelle, ob wohl auf allen schweizerischen Grenz- und Binnengewässern die hier einschlägigen Fragen in ebenso mustergültiger Weise geordnet seien. Dies müsse mit Bezug auf die Binnengewässer verneint werden. (Für den Genfersee besteht der schweizerisch-französische Vertrag vom 9. Juli 1887, A. S. n. F. X, 171; für den Langen- und Luganersee steht der Bundesrat in Unterhandlung mit der italienischen Regierung und gewärtigt von letzterer weitere Rückäußerung über einen von ihm ausgearbeiteten Entwurf und den von ihm gestellten Antrag, denselben in einer Konferenz beidseitiger Delegierter durchzubearbeiten.) Die nationalrätliche Kommission bemerkte ferner, für die Betriebssicherheit der Schifffahrt zu sorgen, sei für einmal noch Sache der Kantone, und der Bund habe sich bis jetzt jeder bezüglichen Einmischung enthalten, obschon es der Kommission scheinen wolle, daß eine solche, wenigstens mit Bezug auf die zum Postdienst verwendeten Fahrzeuge, durchaus berechtigt gewesen wäre. Die Kommission sei der Ansicht, daß ohne anderes in dieser Richtung etwas geschehen müsse, und es sei das, ohne Abänderung der zur Zeit bestehenden Rechtsverhältnisse, möglich durch gemeinsames

Eintreten von Bund und Kantonen. Die Kommission gab schließlich den Wunsch zu Protokoll, daß der Bundesrat seine Bemühung darauf richte, für die Binnengewässer ähnliche Vereinbarungen mit den Kantonen zu treffen, wie sie in den vorliegenden Übereinkommen zwischen den fünf Bodenseeufestaaten getroffen sind, und überhaupt für eine genügende Betriebssicherheit besorgt zu sein.

Wir werden diese wichtige und in viele Verhältnisse eingreifende Frage einer reiflichen Prüfung unterwerfen, eventuell uns mit den betreffenden Kantonen ins Einvernehmen setzen und jedenfalls im nächstjährigen Geschäftsbericht uns weiter aussprechen.

3. Mit Beschluß vom 24. Juni 1892 (A. S. n. F. XII, 999) hat die Bundesversammlung den Bundesrat ermächtigt, einen Bau- platz für Erstellung eines neuen Post- und Telegraphen- gebäudes in Winterthur anzukaufen. Der Kauf wurde am 6. Juli 1892 gefertigt.

4. Unterm 22. Dezember 1892 faßte die Bundesversammlung folgenden Beschluß:

„1. Der Bundesrat wird ermächtigt, zum Zwecke der Erstellung eines neuen Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes die Liegenschaften und Rechte des Herrn Louis Grenier, der Erbschaft des Herrn August Grenier und der Frau Widmer in Lausanne um den Preis von höchstens Fr. 1,052,500 käuflich zu erwerben, unter dem Vorbehalt, daß die in der Botschaft des Bundesrates erwähnte Verständigung mit den kantonalen und städtischen Behörden betreffend Entfernung der bei der Kirche St-François stehenden Gebäulichkeiten, sowie betreffend die Baulinie und alle übrigen in der Botschaft erwähnten Bedingungen definitiv zu stande komme.

„2. Der Bundesrat ist beauftragt, denjenigen Teil der erworbenen Liegenschaften, welcher für den Post-, Telegraphen- und Telephondienst nicht in Anspruch genommen wird, zu gunsten des Bundes zu verkaufen oder sonst in geeigneter Weise zu verwerten.

„3. Zum Zwecke des in Ziffer 1 erwähnten Ankaufs wird dem Bundesrat ein Kredit von höchstens Fr. 1,052,500 auf Rechnung des Jahres 1893 bewilligt.“

Die Ausführung dieses Beschlusses fällt in das Jahr 1893.

5. Dem Auftrage des Nationalrates vom 15. Dezember 1890 entsprechend, hat der Bundesrat unterm 15. Juni 1892 weitem Bericht erstattet über die Frage der Erstellung neuer Post- und Telegraphenlokale in Glarus (s. Bundesbl. 1892, III, 880).

In diesem Bericht kamen wir nach allseitiger Erwägung zum Schluß, daß unsere Vorlage an die Bundesversammlung vom 3. Oktober 1890, sowie unser Bericht an den Nationalrat vom 8. Dezember 1890, von dem Standpunkte aus, mit möglichst geringen finanziellen Opfern den gegenwärtigen und in absehbarer Zukunft noch entstehenden Bedürfnissen betreffend Lokalbeschaffung für Post, Telegraph und Telephon in Glarus zu genügen, ihre Berechtigung auch nach den seit 1890 stattgefundenen Untersuchungen und Berechnungen beibehalten haben.

Auf der andern Seite gaben wir gerne zu, daß ein höherer Standpunkt auch seine Berechtigung hat, der Standpunkt nämlich, sich nicht an das unumgänglich Notwendige zu halten, sondern einen etwas größeren Aufwand nicht zu scheuen und, dem dringenden Wunsche der Behörden und der großen Mehrzahl der Bevölkerung entsprechend, Glarus statt eines umgebauten ein neues, schönes Gebäude für den Post-, Telegraphen- und Telephondienst zur Verfügung zu stellen, wie dies in den letzten Jahren in einer Reihe von Schweizerstädten geschehen ist. Für den Fall, daß die hohe Bundesversammlung diesen Standpunkt einzunehmen für gut findet, sprachen wir unsere Ansicht dahin aus, daß die Vorzüge, welche der Neubau gegenüber dem Umbau bieten würde, ein genügendes Äquivalent bilden für die Mehrausgabe von Fr. 118,000 in Kapital oder Fr. 6315 in Jahreszins.

Wir sehen nun dem Entscheide der Bundesversammlung entgegen.

III. Unterhandlung, Abschluß und Vollziehung von wichtigern Verträgen.

a. Inland.

Zur Regelung der Beziehungen des Postdienstes mit einigen Eisenbahnen wurden folgende Verträge mit den Verwaltungen derselben abgeschlossen:

- a. den 20. Februar 1892, mit der Schmalspurbahn Sissach-Gelterkinden;
- b. den 27./30. Juni 1892, neuer Vertrag mit der Appenzeller-Bahn;
- c. den 28. September/2. November 1892, Nachtrag zum Verträge mit der Schweizerischen Seethalbahn (Einführung von Bahnposten);
- d. den 19. Oktober 1892, mit der Drahtseilbahn Ecluse-Plan in Neuenburg;

- e. den 25./28. Dezember 1892, mit der Sihlthalbahn;
- f. den 30./31. Dezember 1892, neuer Vertrag mit der Schmalspurbahn Landquart-Davos.

b. Ausland.

1. Von den im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Vereinbarungen, welche am Wiener Weltpostkongreß (unterm 4. Juli 1891) abgeschlossen wurden, sind vom 1. Juli 1892 an in Vollzug gesetzt:

- a. der Weltpostvertrag;
- b. die Übereinkunft betreffend die Wertbriefe und Wertschachteln;
- c. die Übereinkunft betreffend die Geldanweisungen;
- d. der Vertrag betreffend die Poststücke (colis postaux);
- e. die Übereinkunft betreffend die Einzugsmandate;
- f. die Übereinkunft betreffend die Identitätsbücher.

Dagegen wurde, im allseitigen Einverständnisse der beteiligten Verwaltungen, die Vollziehung der Übereinkunft betreffend die Zeitungsabonnements auf 1. Januar 1893 verschoben.

Wir glauben nun, die hauptsächlichsten Neuerungen, welche mit der Vollziehung der oberwähnten Vereinbarungen eingetreten sind, aufführen und namentlich feststellen zu sollen, im Verkehr mit welchen Verwaltungen außer dem Weltpostvertrag, der für alle obligatorisch ist, die verschiedenen andern Abkommen im Verkehr mit der Schweiz faktisch in Vollzug gesetzt sind.

Weltpostvertrag.

A. Briefpost.

Für die Briefpostsendungen nach dem Vereins-Ausland wird nicht mehr eine besondere (erhöhte) Transporttaxe erhoben, sondern diese Sendungen unterliegen künftig in allen Teilen den für den Postverein aufgestellten Frankaturen und Taxen.

Es können auch Postkarten nach den dem Postverein nicht angehörenden Ländern Beförderung erhalten.

Im Grenzverkehr mit Frankreich (auf eine Entfernung von 30 Kilometern in gerader Richtung von Postbureau zu Postbureau) ist die Brieffaxe im Frankofalle von 20 auf 15 Cts. herabgesetzt worden. Die Portotaxe bleibt mit 30 Cts. unverändert.

Ganz unfrankierte Postkarten sind zur Beförderung zugelassen. Dieselben unterliegen der Taxe der unfrankierten Briefe.

Die Taxe für ungenügend frankierte Briefe und Postkarten kann in keinem Falle diejenige eines ganz unfrankierten Briefes von nähmlichem Gewicht übersteigen.

Die Dimensionsgrenzen für Warenmuster sind im Verkehr mit allen Ländern des Weltpostvereins und des Vereins-Auslandes auf 30 cm. Länge, 20 cm. Breite und 10 cm. Dicke erweitert worden. Das allgemeine Gewichtsmaximum von 250 g. ist unverändert geblieben. Die Gewichtsgrenze ist jedoch im Verkehr mit denjenigen Ländern, mit welchen die Schweiz diesfalls Specialabkommen getroffen hat, nämlich im Verkehr mit:

Argentinien, Belgien, Frankreich, Großbritannien und Irland, den sämtlichen britischen Kolonien, Italien, Österreich-Ungarn, Spanien und den Vereinigten Staaten von Amerika, auf 350 g. ausgedehnt.

Warenmuster in Rollenform sind zulässig bis zu 30 cm. Länge und 15 cm. Durchmesser.

In Bezug auf die Verpackung der Warenmuster, welche Flüssigkeiten, Pulver, fette Substanzen oder lebende Bienen enthalten, soweit solche von den verschiedenen Vereinsverwaltungen im Briefpostverkehr zugelassen werden — es steht dies jeder Verwaltung frei — sind einheitliche, allgemein verbindliche Verpackungsvorschriften aufgestellt worden.

Als Ausnahme von der Regel, daß die Drucksachen keine Zusätze enthalten dürfen, ist es gestattet:

- a. auf der Sendung den Namen, die Firma und das Domizil des Versenders anzugeben;
- b. auf den gedruckten Visitenkarten die Adresse des Versenders, seinen Titel, sowie allgemein gebräuchliche Initialen (p. f. etc.) handschriftlich anzubringen;
- c. auf den Drucksachen selbst das Aufgabedatum, die Unterschrift oder die Firma und den Beruf, sowie auch das Domizil des Versenders handschriftlich oder mittelst eines mechanischen Verfahrens anzugeben oder abzuändern;
- d. den berechtigten Korrekturbogen das Manuskript beizufügen und auf diesen Korrekturbogen die Änderungen und Ergänzungen anzubringen, welche sich auf die Korrektur, die Form und den Druck beziehen. Im Falle von Platzmangel können die Änderungen und Ergänzungen auf besondern Blättern gemacht werden;
- e. Druckfehler auch auf andern Drucksachen als den Korrekturbogen zu berichtigen;

- f. einzelne Teile des gedruckten Textes zu streichen, um sie unlesbar zu machen;
- g. mittelst Strichen die Teile des Textes hervorzuheben, auf welche man die Aufmerksamkeit zu lenken sucht;
- h. auf Preislisten, Inseratofferten, Börsenzetteln und Handels-cirkularen die Zahlen, sowie den Namen des Reisenden und das Datum seiner Durchreise handschriftlich oder auf mechanischem Wege anzubringen oder zu berichtigen;
- i. auf den Anzeigen über Schiffsabgänge das Datum der Abfahrt handschriftlich anzugeben;
- k. auf den Einladungs- und Einberufungskarten den Namen des Eingeladenen, das Datum, den Zweck und den Ort der Versammlung vorzumerken;
- l. auf Büchern, Musikalien, Zeitungen, Photographien und Stichen eine Widmung anzubringen und der Sendung die auf die Lieferung bezügliche Faktur beizufügen;
- m. in den Bücher-Bestellzetteln (gedruckte und offene Bestellzettel auf Bücher, Zeitungen, Stiche, Musikalien) auf der Rückseite die verlangten oder offerierten Werke handschriftlich anzugeben und auf der Vorderseite die gedruckten Mitteilungen teilweise oder ganz zu streichen oder zu unterstreichen;
- n. Modebilder, geographische Karten etc. zu bemalen.

Für Drucksachensendungen in Rollenform sind die Dimensionsgrenzen auf 10 cm. im Durchmesser und auf 75 cm. in der Länge neu festgesetzt.

Als neue Kategorie sind die Wertschachteln in den Briefpostdienst aufgenommen worden. Diese Wertschachteln sind zur Beförderung von Kleinodien und Pretiosen bestimmt. Sie dürfen nicht enthalten: Briefe oder Notizen, die als Korrespondenz dienen können, Geschäftspapiere, bares Geld, Banknoten oder auf den Inhaber lautende Wertpapiere oder Titel. Wertschachteln sind einstweilen nur zulässig im Verkehr mit folgenden Ländern und Orten: Argentinien, Bulgarien, Deutschland, Egypten, Frankreich mit Korsika und Algerien, Französische Kolonien, Italien (mit Assab und Massaua am roten Meer), Kamerun, Luxemburg, Österreich-Ungarn, Portugal (mit Madeira und den Azoren), Rumänien, Shanghai (deutsches Postbureau), Tunesien und österreichische Postbureaux in der Türkei.

Die hauptsächlichsten Bestimmungen für diese Sendungen sind folgende:

- a. Das Gewicht einer Wertschachtel darf 1 kg. nicht übersteigen. Die Dimensionen der Schachteln sind auf 30 cm. Länge,

10 cm. Breite und 10 cm. Höhe beschränkt. Die Holzwände der Schachteln müssen eine Dicke von wenigstens 8 mm. haben.

- b. Den Wertschachteln sind Zolldeklarationen (auf Formular Nr. 1857) beizugeben in der für jedes Land bestimmten Anzahl. Dagegen ist eine Begleitadresse nicht erforderlich.
- c. Neben der Versicherungsgebühr, welche die nämliche ist wie für die Wertbriefe, kommt eine Transporttaxe zur Erhebung, welche aus so viel mal 50 Cts. besteht, als sich Länder am Transporte beteiligen. Für den Seetransport beträgt der Anteil einer Verwaltung Fr. 1.

Die Wertbriefe sind zur Zeit zulässig im Verkehr mit folgenden Ländern: Argentinien, Belgien, Bulgarien, China, Dänemark, Dänische Kolonien, Deutschland, Egypten, Frankreich (mit Korsika und Algerien), Französische Kolonien, Italien, Italienische Kolonien (Massaua und Assab), Kamerun, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Österreich-Ungarn, Portugal, Portugiesische Kolonien, Rumänien, Rußland, Salvador, Schweden, Serbien, Spanien, Tunesien und Türkei.

Die Versicherungsgebühr für die Wertbriefe und Wertschachteln beträgt für jedes am Transport beteiligte Land 5 Cts. für je Fr. 300 (bisher Fr. 200) der Wertangabe.

Im Verkehr mit den folgenden Ländern kann auf rekommandierten Briefpostgegenständen Nachnahme im Betrag bis auf Fr. 500 erhoben werden, nämlich im Verkehr mit: Belgien, Chile, Dänemark, Deutschland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Österreich-Ungarn, Rumänien und Schweden.

Ferner können im Verkehr mit Deutschland, Egypten, Italien und Luxemburg Wertbriefe und Wertschachteln unter Nachnahme versandt werden. Nach Belgien, Dänemark, Norwegen und Schweden sind Nachnahmen auf Wertbriefen, nicht aber auf Wertschachteln zulässig.

Die Briefnachnahmen unterliegen nur der Taxe eines rekommandierten Briefes, bezw. eines Wertbriefes oder einer Wertschachtel (also keiner Nachnahmeprovision). Am Bestimmungsorte wird vom eingezogenen Betrag eine Einzugsgebühr von 10 Cts., sowie die Taxe für die Geldanweisung, mittelst welcher der Nachnahmebetrag ausgeglichen wird, in Abzug gebracht. Diese Gebühren können auf Verlangen des Absenders zum Nachnahmebetrag geschlagen werden.

Nicht eingelöste Briefnachnahmen werden spätestens nach Verfluß von 7 Tagen an den Aufgabeort zurückgesandt. Der Ankunfts-tag ist in der Berechnung der Lagerfrist nicht mitzuzählen.

Die in der Schweiz eingelösten Nachnahmenbeträge auf rekommandierten Briefpostgegenständen, Wertbriefen und Wertschachteln aus dem Ausland sind von der Bestimmungspoststelle mittelst taxpflichtiger Geldanweisung — nach Abzug der Geldanweisungstaxe und der fixen Einzugsgebühr von 10 Cts. — direkt dem Absender zu übermitteln.

Die als unbestellbar an den Aufgabeort zurückgelangten Taxbriefe wurden bisher dem Versender gegen Bezahlung der internen Brieffaxe zurückgegeben. Künftig erfolgt die Rückgabe solcher Korrespondenzen gegen Bezahlung der nämlichen Taxe, welche für unfrankierte oder ungenügend frankierte Briefe, die vom Bestimmungsland in das Aufgabeland gesandt werden, zu beziehen ist.

B. Geldanweisungen.

Die Schweiz verkehrt im Geldanweisungsdienste auf Grund des Wiener Übereinkommens vom 4. Juli 1891 mit folgenden Ländern: Argentinien, Belgien, Bulgarien, Chile, China (nur Shanghai), Dänemark, Deutschland, Kamerun, Togo und Neu-Guinea, Egypten, Frankreich mit Algerien, Korsika und Marocco (nur Tanger), Italien mit Tripolis, Japan, Luxemburg, Niederland, Niederländisch-Indien, Norwegen, Österreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Salvador, Schweden, Türkei, Tunis und Zanzibar.

Die für Geldanweisungen nach dem Ausland bisher bezogene Minimaltaxe von 50 Cts. ist aufgehoben. Die Geldanweisungstaxe beträgt nunmehr 25 Cts. für je 25 Franken.

Es können im internationalen Verkehr auch amtliche Geldanweisungen ausgewechselt werden. Dieselben finden jedoch nur für die im Interesse des **Postdienstes** zu versendenden Beträge Verwendung.

Die Geldanweisungen können bei Wohnungsänderung dem Adressaten in ein anderes Land nachgesandt werden, und zwar auch dann, wenn das neue Bestimmungsland nicht den Franken als Münzeinheit hat.

Die Geldanweisungen werden künftig von allen Ländern nur noch in der Form von Kartons versandt.

C. Poststücke.

Im Verkehr mit Frankreich ist die Gewichtsgrenze für die Poststücke auf 5 kg. ausgedehnt worden. Ferner können künftig Poststücke mit Wertangabe bis auf Fr. 500 oder unter Nachnahme bis Fr. 500 nach Frankreich Beförderung erhalten.

Kollektiv-Begleitpapiere sind auch im Verkehr mit Italien zulässig. Der Maximalbetrag für Nachnahmen nach Italien ist auf Fr. 1000 erhöht.

Wie bei den Wertbriefen und Wertschachteln wird die Werttaxe für die Poststücke mit Wertangabe mit je 5 Cts. per Fr. 300 (statt wie bisher Fr. 200) für jedes am Transport beteiligte Land berechnet.

Die Nachnahmeprovision wird nicht mehr halbscheidig zwischen Aufgabe- und Bestimmungsland geteilt, sondern der Anteil des Bestimmungslandes beträgt $\frac{1}{2}$ % des Nachnahmebetrages, im Minimum aber 10 Cts. für jedes Stück.

Im Verkehr mit den folgenden Ländern können die Zollgebühren mittelst Frankozettels vom Aufgeber bezahlt werden: Belgien, Dänemark, Deutschland, Egypten, Italien, Luxemburg, Niederland, Österreich-Ungarn und Schweden.

Solche Stücke müssen sowohl auf der Adresse als auf der Begleitadresse die deutliche Bemerkung tragen: „Franko Zoll“ (franc de droits, franco di dazio).

Gegen Bezahlung einer fixen Gebühr von 50 Cts. kann für Poststücke nach folgenden Ländern die Expressbestellung verlangt werden: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederland, Österreich-Ungarn und Siam.

Es ist gestattet, den Poststücken nach allen am Verkehr beteiligten Ländern eine Faktur beizuschließen, welche aber keine andern Angaben enthalten darf, als die für eine solche notwendigen.

Für die auf dem Landwege beförderten Poststücke wurde die bisherige Beschränkung des Volumens (auf 20 dm³) aufgehoben. Sie besteht dagegen fort für die zur See beförderten Stücke.

Der Poststückverkehr ist über alle Erdteile ausgebreitet. In Europa ist nur Rußland nicht daran beteiligt. (Im Verkehr mit diesem Lande werden aber gewöhnliche Fahrpoststücke ausgetauscht.) Mit Großbritannien und Irland besteht ein Specialübereinkommen. Die Vereinigten Staaten von Amerika sind bis jetzt dem Vertrag betreffend die Auswechselung von Poststücken ebenfalls nicht beigetreten und führen überhaupt diesen Dienst im Verkehr mit dem Auslande nicht aus. Die Beförderung von Fahrpoststücken von der Schweiz nach den Vereinigten Staaten von Amerika kann nur geschehen durch Vermittlung der Deutschen Postverwaltung, welche ihrerseits diese Sendungen dem Speditions-hause Konstantin Württemberger in Hamburg und Bremen übergibt.

D. Einzugsmandate.

Die Einzugsmandate sind im Verkehr mit folgenden Ländern zulässig: Belgien, Deutschland, Egypten, Frankreich mit Algerien, Italien, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Österreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Schweden, Türkei und Tunesien.

Der Einzugsmandatdienst ist neu eingerichtet worden im Verkehr mit Niederland.

Die bei der Vorzeigung nicht bezahlten Einzugsmandate werden, insofern der Aufgeber eine besondere Verfügung nicht getroffen hat, während 7 Tagen, vom Ankunftstag an gerechnet, zur Disposition des Schuldners gehalten, insofern es sich nicht um protestable Papiere handelt.

Im Verkehr mit Italien sind auch protestable Papiere zum Einzug zulässig.

E. Identitätsbücher.

Das Übereinkommen betreffend die Identitätsbücher ist zur Zeit in Wirksamkeit im Verkehr mit folgenden Ländern: Argentinien, Brasilien, Bulgarien, Columbia, Egypten, Frankreich, Griechenland, Italien, Liberia, Luxemburg, Mexiko, Paraguay, Portugal, Portugiesische Kolonien, Rumänien, Salvador, Schweiz, Tunis, Türkei und Venezuela.

Das Identitätsbuch enthält nunmehr 20 statt nur 10 Quittungen. Die Gültigkeitsdauer ist von 1 auf 3 Jahre ausgedehnt worden.

Der Preis des Identitätsbuches beträgt nur noch 50 Cts. statt wie bisher Fr. 1.

F. Zeitungsabonnements.

Da dieses Übereinkommen, wie hiavor bemerkt, erst mit dem 1. Januar 1893 in Vollzug gesetzt ist, so werden wir uns im nächstjährigen Geschäftsbericht darüber aussprechen.

Schließlich glauben wir eine durch das Reglement zum Weltpostvertrag (Art. XXXVI) geordnete neue Einrichtung, nämlich die durch das internationale Postbureau zu besorgende Central-Abrechnung (Clearing house), besonders erwähnen zu sollen.

Nach den erwähnten Bestimmungen steht es jeder Verwaltung frei, diese Vermittlung in Anspruch zu nehmen oder nicht, und wenn sie es thut, sie auf den Verkehr mit gewissen Verwaltungen und für gewisse Dienstzweige zu beschränken. Gutfindenden Falls

können aber nicht nur die Abrechnungen über den Postverkehr, sondern auch diejenigen über den Telegraphenverkehr in die allgemeine Bilanz aufgenommen werden.

Von seiten der schweizerischen Verwaltung wird die neue Einrichtung im Verkehr mit allen Verwaltungen und für alle Dienstzweige, wo es thunlich erscheint, benutzt, allerdings vorläufig mit Ausschluß des Telegraphenverkehrs.

Die der Centralabrechnungsstelle obliegenden Geschäfte werden durch das internationale Postbureau ohne Personalvermehrung besorgt.

2. Von den Angelegenheiten, mit welchen der Bundesrat sich in der ihm durch den Weltpostverein angewiesenen Stellung zu befassen hatte, erwähnen wir folgende:

a. Die Beitritte zum Weltpostverein:

1. der britischen Kolonie Natal — Südafrika — (mit Inbegriff des zu dieser Kolonie gehörenden Gebietes des Zululandes) auf 1. Juli 1892;
2. von Bosnien-Herzegowina auf den gleichen Zeitpunkt (wir bemerken, daß dieses Land, als früherer Bestandteil der Türkei, schon seit der Gründung — 1. Juli 1875 — dem Weltpostverein angehörte);
3. der Südafrikanischen Republik (Transvaal) auf 1. Januar 1893.

b. Die bei dem auf 1. Februar 1891 erfolgten Beitritt vorbehaltene Klassifikation der Kolonie Britisch Nord-Borneo in Bezug auf den Beitrag an die gemeinsamen Kosten des internationalen Postbureaus.

c. Den Beitritt Schwedens zum Übereinkommen betreffend die Einzugsmandate, auf 1. Januar 1893.

3. Wir tragen aus dem Jahr 1891 nach, daß mit den Postverwaltungen der Bodenseeufestaaten eine Vereinbarung getroffen wurde, damit auf sämtlichen auf dem Bodensee kursierenden und dem Reisendentransport dienenden Dampfschiffen Briefeinwürfe zur Benutzung durch das Publikum — sowohl während der Fahrt als während des Aufenthaltes des Dampfers in einem Hafen oder bei einer Anlegestelle — angebracht werden. Die nähern Bestimmungen, in welchen unter anderm der Grundsatz festgestellt ist, daß während der Fahrt Postwertzeichen aller Uferstaaten verwendet werden können, bei den während des Halts der Dampfschiffe in einem Hafen oder bei einer Anlegestelle aufgegebenen Korrespondenzen aber nur die Wertzeichen des betreffenden Staates gültig sind, sind in der Nummer 14 des Postamtsblattes von 1891 enthalten.

4. Aus dem Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir die Thatsache, daß die Ausgaben dieses Bureaus für 1892, nach Abzug eines kleinen Saldoübertrages auf das Jahr 1893, die Summe von Fr. 91,171. 96 betragen haben, an welche Summe die Schweiz Fr. 1470 zu bezahlen hat. Für 1891 betrugen die Ausgaben des internationalen Postbureaus Fr. 106,364, mit Inbegriff der durch den Weltpostkongreß in Wien verursachten besondern Kosten, und der Beitrag der Schweiz Fr. 1550.

IV. Personelles und Besoldungen.

1. Bestand des Personals.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1892 auf 1491. Zunahme gegenüber 1891 um 5 Bureaux.

Die Zahl der Postablagen betrug auf Ende 1892: 1751. Hier-von wurden 37 im Jahre 1892 neu errichtet.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3255, was eine Vermehrung im Berichtsjahre um 42 ausmacht.

Die Postbureaux klassifizieren sich wie folgt:

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen)	11
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	95
III. Klasse (übrige Bureaux)	1356
Filialen	29
Total	<u>1491</u>

Die 1751 Postablagen zerfallen in

942 rechnungspflichtige, alle mit dem gesamten internen Geld-anweisungsdienst und mit dem Aufgabedienst für interne Ein-zugsmandate betraut und 113 zum direkten Geldanweisungs-verkehr mit dem Auslande ermächtigt (Einzahlungen nach dem Auslande können bei allen rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden), und

809 nicht rechnungspflichtige.

Die Zahl der Bureaubeamten (inkl. die Kreispostdirektionen, aber mit Ausnahme der eigentlichen Direktionsbeamten [Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier]) belief sich Ende 1892 auf 2636, gegen 2583 auf Ende 1891; Vermehrung sonach um 53.

Die Bureaubeamten unterscheiden sich wie folgt:

Bureau- und Dienstchefs bei den Kreispostdirektionen (ohne Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier), sowie bei den Bureaux I. Klasse	102
Commis bei den Bureaux I. Klasse (inkl. die bei den Kreispostdirektionen verwendeten)	745
Postverwalter und Chiefs bei den Bureaux II. Klasse	112
Commis bei den Bureaux II. Klasse	323
Posthalter (Beamte bei den Bureaux III. Klasse)	1354
Total	2636

Die Zahl der definitiv angestellten Kondukteure hat sich gegenüber 1891 um 2 vermehrt.

Die Zahl der Brief-, Paket- und Mandatträger, Packer, Bureau-diener und übrigen Bediensteten, ohne Ablagehalter und Kondukteure, hat sich um 136 vermehrt (2646—2510).

Die Gesamtvermehrung des fix angestellten Personals beträgt 246 und die Gesamtzahl der Beamten und Bediensteten, einschließlich des Personals der Oberpostdirektion und der Kreisdirektionsbeamten, 7399.

Weiblichen Geschlechts sind:

von 847 Beamten der Bureaux I. Klasse	51 = 6,02 %
„ 435 „ „ „ II. „	52 = 11,93 %
„ 1354 „ „ „ III. „	340 = 25,11 %
„ 1751 Ablagehaltern	333 = 19,01 %
„ 2901 Bediensteten	62 = 2,13 %
von 7288 Beamten und Bediensteten	838 = 11,50 %

Im Bestand des fix angestellten Personals kamen im Berichtsjahr folgende Mutationen vor:

	Beamte.	Bedienstete.	Total.
Versetzungen (freiwillige)	69	15	84
Todesfälle	49	65	114
Freiwillige Rücktritte	29	58	87
Abberufungen (inkl. Demissionen auf Einladung der Verwaltung hin)	24	39	63
Total	171	177	348

2. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 184 Lehrlinge aufgenommen.

133 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten:

32 die Note 1 (vorzüglich);

51 " " 2 (gut);

37 " " 3 (genügend);

13 konnten wegen ungenügender Leistungen nicht patentiert werden.

Total 133.

Ende 1892 standen in Verwendung:

150 patentierte Aspiranten (25 weibliche),

283 Lehrlinge (17 weibliche).

Total 433 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 42 weibliche.

Angesichts der bedeutenden Summen, welche das Besoldungsbudget der Postverwaltung erreicht hat, kann die Frage wohl aufgeworfen werden, ob bei derselben in Bezug auf die Zahl des Personals überall das nötige Maß gehalten werde. Wir sind im Falle, darüber vollständig beruhigende Auskunft zu erteilen. Trotz der erheblichen Personalvermehrung, welche notwendig war infolge der — bekanntlich vom Bundesrate nicht beantragten — Unterstellung der Postverwaltung unter das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, vom 27. Juni 1890, führen wir folgende Vergleichen auf, welche der diesfalls von der Postverwaltung seit einer Reihe von Jahren geführten Kontrolle entnommen sind. Es entfielen nämlich auf einen Bureaubeamten oder -angestellten, als welche wir die Bureauchefs, Postverwalter, Commis, Posthalter, Ablagehalter und Aspiranten rechnen, durchschnittlich im Jahr:

Jahr.	Briefe.	Zeitungen.	Nachnahmen.		Geldanweisungen.		Einzugsmandate.	Fahrpoststücke.		Kassa-Umsatz.
			Briefpost.	Fahrpost.	interne.	internationale.		interne.	internationale.	
1872	17,900	12,200	405	145	300	49	—	1690	240	Fr. 77,425
1882	23,300	14,300	563	129	485	100	45	1843	408	137,105
1890	28,712	17,801	757	248	723	163	70	2505	677	193,591
1891	29,704	19,168	794	257	753	174	72	2543	650	201,571
1892	30,686	19,070	809	257	800	163	102	2591	620	204,444

Es beweisen diese Zahlen, daß bei der Postverwaltung nicht mehr Personal verwendet wird, als der Dienst es erfordert.

3. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen, auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1890 und 1891, findet sich auf nachstehender Tabelle.

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1890, 1891 und 1892.

		Zahl der fix Angestellten.	Fixe Jahres- besoldung derselben.	Durchschnitt der Jahres- besoldung.	Erhöhung 1892 gegenüber 1891, resp. 1891 gegenüber 1890.	Ver- minderung
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . .	1890	44 ¹	173,304	3938	—	—
	1891	45	178,340	3963	0,63	—
	1892	51 ¹	199,780	3917	—	1,17
Kreispostdirektionen .	1890	44	213,258	4847	—	—
	1891	44	213,066	4842	—	0,1
	1892	44	213,066	4842	0,0	0,0
Bureaux I. Klasse:						
a. Bureau- und Dienstchefs . .	1890	91	350,000	3846	—	—
b. Commis		632	1,525,672	2414	—	—
a. Bureau- und Dienstchefs . .	1891	103	391,380	3799	—	0,99
b. Commis		698	1,689,768	2421	0,29	—
a. Bureau- und Dienstchefs . .	1892	102	390,276	3826	0,7	—
b. Commis		745	1,753,056	2353	—	2,9
Bureaux II. Klasse:						
a. Postverwalter u. Bureauchefs .	1890	111 ¹	399,888 ²	3602 ²	—	—
b. Commis		273	677,644 ²	2482 ²	—	—
a. Postverwalter u. Bureauchefs .	1891	112	409,932 ²	3660 ²	1,61	—
b. Commis		320	735,084	2297 ²	—	7,45 ³
a. Postverwalter u. Bureauchefs .	1892	112	415,596	3710	1,35	—
b. Commis		323	752,664	2330	1,41	—
Bureaux III. Klasse .	1890	1349	1,940,352 ²	1438 ²	—	—
	1891	1350	2,062,928 ²	1528 ²	6,25	—
	1892	1352 ¹	2,059,212 ²	1524	—	0,3
Ablagen	1890	1673	847,207 ²	506 ²	—	—
	1891	1674 ⁴	893,592 ²	533 ²	5,33	—
	1892	1710 ⁴	931,669	544	2,02	—
Briefträger, Boten etc.	1890	2377	3,124,716	1338	—	—
	1891	2510	3,504,424	1396	4,33	—
	1892	2646	3,951,912	1510	7,55	—
Kondukteure	1890	235	630,960	2685	—	—
	1891	252 ¹	758,736	3010	12,1 ⁵	—
	1892	253 ¹	762,564	3014	0,13	—

¹ Stellen vakant. ² Telegrapheneinkommen nicht inbegriffen.³ Die Verminderung hat ihren Grund in dem Umstande, dass verstorbene oder ausgetretene Beamte, bezw. Angestellte, durch jüngere, mit geringerem Gehalte, ersetzt, resp. neue Anstellungen mit dem Gehaltsminimum bedacht wurden.⁴ Nicht inbegriffen Ablagen, welche nur im Sommer geöffnet sind.⁵ Die Erhöhung hat ihren Grund in dem 1891 eingeführten neuen Besoldungssystem.

4. Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals.

Die durch einen ständigen jährlichen Bundesbeitrag von Fr. 8000 unterhaltene Unfallkasse wurde in 132 Fällen für eine Gesamtsumme von Fr. 10,436 in Anspruch genommen.

Die Specialrechnung über die Unfallkasse schließt auf Ende 1892 mit einem Aktivsaldo von Fr. 44,500. 50, gegenüber von Fr. 44,588. 20 auf Ende 1891, so daß für das Berichtsjahr eine Vermögensverminderung von Fr. 87. 70 zu verzeichnen ist.

Es ist diese Verminderung bei den durch die Kasse übernommenen Leistungen nicht als ungünstig anzusehen.

5. Bürgschaften.

1. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 9518. 57 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1891 Fr. 6497. 76).

2. Der Bestand des Vereins und der Bürgschaftssummen war folgender:

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1893.	1892.	1893. Fr.	1892. Fr.
Postverwaltung	7247	6813	23,744,000	22,304,000
Telegraphenverwaltung . .	735	682	1,421,000	1,343,000
Zollverwaltung	563	502	1,106,700	964,700
Andere eidg. Verwaltungen	27	20	236,000	122,000
Total	8572	8017	26,507,700	24,733,700

3. Die von jedem Mitgliede zu entrichtende jährliche Prämie beträgt $\frac{1}{2}$ pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1892 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 153,831. 01 (Ende 1891 Fr. 154,547. 27).

V. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1892.	1891.
1. Bei stationären Poststellen	3148	3056
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten)	446	518
3. Über die Besorgung des Trainmaterials .	153	109
	<u>3747</u>	<u>3683</u>

Angesichts der im Berichtsjahr vorgekommenen, durch Krankheit von Beamten veranlaßten vielen Absenzen und außerordentlichen Arbeiten (u. a. Vollziehung der Wiener Vereinbarungen) erscheint der Rückgang in der Zahl der Inspektionen der fahrenden Bureaux begreiflich. Es ist dafür gesorgt, daß diese Inspektionen künftig wieder wenigstens in dem frühern Maße vorgenommen werden.

VI. Postregal.

Bezüglich des Entwurfs zu einem neuen Bundesgesetze über das Postregal haben wir uns bereits in Abschnitt II, Ziffer 1, ausgesprochen.

VII. Postlokale.

Als wichtigere Vorkommnisse auf diesem Gebiete sind folgende zu nennen:

1. Über den Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Winterthur (Bundesbeschluß vom 24. Juni 1892) wurde mit Herrn Zellweger-Wäffler daselbst unterm 6. Juli 1892 ein Vertrag abgeschlossen.

2. Für Erstellung einer neuen Postwagenremise in Zürich wurde unterm 15. Juli 1892 von Herrn Heinrich Kuhn in Zürich III (Außersihl) ein Bauplatz an der Ackerstraße in Zürich III erworben.

3. Zum Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Lausanne wurde von der Bundesversammlung unterm 22. Dezember 1892 der erforderliche Kredit bewilligt. Der Abschluß des Kaufvertrages wird in das Jahr 1893 fallen.

4. Die im Geschäftsbericht pro 1891 erwähnten neuen Lokale für ein Transit-Postbureau im Bahnhofe Lausanne wurden auf den 1. Februar 1892 bezogen.

5. Der Bezug der ebenfalls im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Lokale in Delémont fand auf den 1. Oktober 1892 statt.

6. In Payerne und Verrières wurden neue, den dienstlichen Bedürfnissen angepaßte Lokale gemietet. Dieselben wurden auf 1. Januar 1892 bezogen.

7. Die im Geschäftsbericht pro 1891 angegebenen neuen Lokale in Richtersweil und Côte-aux-Fées werden seit dem 1. Mai, beziehungsweise 1. Oktober 1892 benutzt.

8. In Cernier waren die Postlokale seit längerer Zeit ungenügend. Im Laufe des Jahres 1891 wurde mit der Gemeindebehörde daselbst ein Vertrag für Vergrößerung derselben vereinbart. Der Bezug der vergrößerten und verbesserten Lokale fand am 1. April 1892 statt.

9. Beim großen Brande in Meiringen wurde auch das Gebäude, in welchem das Postbureau sich befand, ein Raub der Flammen. (Die Postsendungen, Register etc. konnten glücklicherweise gerettet werden. Die Postverwaltung erlitt nur unbedeutenden Schaden an Material.) Das Postbureau konnte vorübergehend in den Wartsaal des Bahnhofes installiert werden. Mit einem Konsortium wurde sodann eine Vereinbarung über Erstellung eines provisorischen Holzgebäudes zu Post- und Telegraphenzwecken getroffen. Der Bezug dieser provisorischen Lokale fand auf den 1. Mai 1892, auf welchen Tag der Wartsaal des Bahnhofes geräumt werden mußte, statt.

10. Das Postlokal in Engelberg wurde den dienstlichen Bedürfnissen, namentlich des Sommerverkehrs, entsprechend erweitert.

11. Vergrößert und den Verkehrsbedürfnissen angepaßt wurden auch die Lokale in Locarno.

12. Ebenso diejenigen in Stäfa.

13. Rheineck erhielt auf den 1. Juli 1892 ein neues Lokal.

14. Ebenso Zerneß auf den 5. November 1892.

15. In Winterthur mußten für das dortige Filialpostbureau neue Lokale beschafft werden. Dieselben wurden auf den 1. November 1892 bezogen.

16. Beim Bahnhofe in Ebnet-Kappel wurden auf den 1. August 1892 neue Lokale bezogen für das daselbst neu eingerichtete Postbureau, das namentlich dem Distributionsdienst in den Gemeinden Ebnet und Kappel, sowie dem Reisendeneinschrieb dient.

17. In Davos-Platz waren die Post- und Telegraphenlokale schon seit einiger Zeit mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr ungenügend. Dieselben wurden im Laufe des Jahres vollständig umgebaut, und die neuen Lokale wurden auf den 11. Dezember 1892 bezogen. Während des Umbaues war das Postbureau im provisorischen Aufnahmsgebäude der Eisenbahngesellschaft Landquart-Davos untergebracht.

Die im Laufe des Berichtsjahres fertig erstellten neuen Post- und Telegraphengebäude des Bundes in Liestal, Thun und Genf wurden bezogen:

Liestal	am	14. Juli 1892,
Thun	"	1. August 1892,
Genf	"	5. September 1892.

VIII. Wichtigere Vorkommnisse im Postbetrieb.

1. Namentlich um eine alle Zeit pünktliche Vollziehung des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten zu ermöglichen, mußten auch im Laufe des Berichtsjahres eine größere Anzahl von Postlehrlingen aufgenommen werden.

2. Nach Genehmigung durch die Bundesversammlung der in der Budgetbotschaft pro 1892 entwickelten Grundsätze betreffend die Besoldung der Bediensteten bei den Postbureaux I., II. und III. Klasse, sowie der Briefträger und Boten bei den Postablagen, sind die Gehalte dieser Bediensteten, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1892 an, diesen Grundsätzen entsprechend festgesetzt worden. (Siehe Verordnung vom 5. Oktober 1892, Postamtsblatt Nr. 35.)

3. Unterm 12. März 1892 wurden in Bezug auf die Benutzung von Telephonverbindungen zu postdienstlichen Zwecken einheitliche Vorschriften aufgestellt.

4. Die Verordnung über den Geschäftsgang der eidgenössischen Postverwaltung (Bundesratsbeschluß vom 26. November 1878) haben wir, den gemachten Erfahrungen und den bestehenden Verhältnissen entsprechend, unterm 24. März 1892 in Art. 2 und 3 im Sinne der Ausdehnung der Kompetenzen des Postdepartements und der Oberpostdirektion abgeändert. Diese Abänderung ist im XII. Band der amtlichen Gesetzessammlung, n. F., Seite 682, enthalten.

5. Infolge der laut gewordenen Stimmen über die offene Zustellung durch die Post von Zahlungsbefehlen und Konkursandrohungen haben wir die Transportordnung der schweizerischen Posten unterm 11. April 1892 dahin abgeändert, daß die Zahlungsbefehle und Konkursandrohungen in Zukunft der Post verschlossen, in einem besonders hierfür erstellten Umschlag, zu übergeben sind.

6. Eine weitere Abänderung der Transportordnung für die schweizerischen Posten haben wir unterm 17. Juni vorgenommen

in Bezug auf die Bestimmungen betreffend Zusätze auf Drucksachen. Diese Änderung bedeutete einerseits eine Erweiterung der erwähnten Bestimmungen, anderseits erfolgte dieselbe, um hinsichtlich des internen und des internationalen Verkehrs einheitliche Vorschriften aufzustellen.

7. Unterm 10. Juni 1892 wurde die Expresßbestellung im Verkehr mit Deutschland auf Fahrpoststücke bis zum Gewicht von 5 kg. ausgedehnt.

8. Eine neue Verordnung wurde, gestützt auf die gemachten Erfahrungen, unterm 24. Juni 1892 erlassen betreffend die Entschädigungen, welche gemäß dem Bundesgesetz betreffend die Besoldungen, vom 2. August 1873, I, C, letztes Alinea, den Beamten, die Bahnpostdienst versehen, auszurichten sind. Aus dieser Verordnung erwachsen keine Mehrausgaben gegenüber früher.

9. Unterm 31. August 1892 wurde eine neue Instruktion über die Erstellung der Statistik des Postverkehrs herausgegeben.

10. Das Reglement über die Extraposten (A. S. n. F. XI, 676) wurde unterm 18. November 1892 in einzelnen Bestimmungen abgeändert.

11. Auf den 1. November 1892 wurde der Taschenposttarif für die Schweiz und das Ausland neu herausgegeben. In dieser Neuausgabe sind die Änderungen, welche infolge der Wiener Übereinkommen eingetreten sind, berücksichtigt.

12. Identitätsbücher wurden im Jahre 1892 83 Stück verkauft (54 Stück im Vorjahre). Es zeigt sich hier eine kleine Zunahme des Verkaufs, was wohl auf die Herabsetzung der Taxe (von Fr. 1 auf 50 Cts.) zurückzuführen sein dürfte.

13. Posthandbücher wurden im Berichtsjahre 125 deutsche und 81 französische Exemplare an das Publikum verkauft. Eine Neuausgabe des Posthandbuches ist in Vorbereitung.

14. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende Dezember 1891 von 4574 auf 5001 gestiegen. Die Vermehrung im Laufe des Jahres beträgt somit 427 Stück.

15. Auf Ende 1892 bestanden 369 Privatverkaufsstellen für Wertzeichen. Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre beträgt 12 Stellen. Die Verkäufer bezogen Fr. 8080. 71 Provision (Fr. 7927. 09 im Vorjahre).

16. Den Erwerbsverhältnissen der Postillone wurde im Berichtsjahre vermehrte Aufmerksamkeit zugewendet im Sinne wesentlicher Verbesserung ihrer Stellung, und zwar:

- a. durch Einführung bestimmter Vorschriften über die den Postillonen durch die Postpferdehalter zu verabfolgenden Minimallöhne (Postamtsblatt 1892, Nr. 30);
- b. durch Ersetzung der frühern Postillonsprämien (Fr. 10—40 per Jahr) durch bedeutend höhere und nach Maßgabe des Dienstalters, der Wichtigkeit des Dienstes, der Leistungen und des Verhaltens berechnete Löhnungszulagen (bis Fr. 160 per Jahr).

17. Im Berichtsjahre wurden folgende neue Eisenbahnen eröffnet:

- | | |
|----------------|-------------------------------------|
| 16. Juni: | Brienz-Rothhorn; |
| 28. Juli: | Glion-Caux-Naye; |
| 1. August: | Koblenz-Stein; |
| 1. August: | Ragaz-Wartenstein; |
| 3. August: | Zürich-Sihlwald; |
| 16. September: | Neuchâtel (Evole)-Boudry-Cortailod; |
| 6. Dezember: | Saignelégier-Chaux-de-Fonds; |
| 22. Dezember: | Neuchâtel (Evole)-Neuchâtel (gare). |

Infolge dieser Eröffnung von Bahnbetrieb konnten die nachstehend bezeichneten Postkurse aufgehoben werden:

- Chaux-de-Fonds-Saignelégier;
 Laufenburg-Eiken;
 Gansingen-Laufenburg;
 Stein-Säckingen;
 Langnau-Zürich.

18. Dagegen wurden im ganzen 21 neue Kurse mit Personen-transport eröffnet und einige neue Kurse nur für den Transport von Postsendungen (Maultierdienst, Fourgonfahrten) eingerichtet. Ebenso ist für verschiedene Routen den vermehrten Verkehrsbedürfnissen dadurch entsprochen worden, daß die Zahl der Fahrten erhöht oder die Verwendung größerer Fuhrwerke angeordnet wurde.

19. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

	1892.	1891.
Am Maloja	12. April	24. April.
„ Simplon	30. „	5. Mai.
„ Ofenberg	5. Mai	2. „
„ Julier	17. „	9. „
„ Splügen	30. „	13. „
„ Bernina	27. „	13. „
„ Albula	27. „	14. „
„ Flüela	3. Juni	21. „
An der Oberalp	3. „	31. „
Am St. Bernhardin	3. „	1. Juni.
„ Lukmanier	13. „	5. „
An der Furka	30. Mai	4. „

III. Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

In noch ausgesprochenerer Weise als im Vorjahre zeigt sich im Jahre 1892 eine rückgängige Bewegung des Telegraphenverkehrs im allgemeinen, da die Gesamtzahl der Telegramme um 50,271 oder 1,36 % unter derjenigen des Jahres 1891 zurückgeblieben ist, während für letztere nur eine Verminderung von 15,113 Telegrammen oder 0,41 % zu verzeichnen war. Die bei Aufstellung des Voranschlages angenommenen Telegrammzahlen sind denn auch bei keiner der drei Verkehrsarten erreicht worden, da der interne Verkehr eine Verminderung von 3,09 %, der internationale Verkehr eine solche von 0,2 % und nur der Transitverkehr eine Vermehrung von 2,81 % aufweist, wobei jedoch letzterer nicht die erwartete Höhe erreichte.

Wie schon in frühern Berichten bemerkt wurde, liegt die Hauptursache des Rückganges im internen Telegraphenverkehr in der immer zunehmenden Ausdehnung der Telephonverbindungen und es kann diese Erscheinung nicht überraschen; denn es ist begreiflich, weil in der Natur der Sache liegend, daß das Publikum sich mehr und mehr dem in gewisser Beziehung vollkommenern und verhältnismäßig billigern Verkehrsmittel zuwendet und auch für weitere Entfernungen, soweit es immer angeht, den Telegraphen durch das Telephon zu ersetzen sucht.

Was die zwar wenig erhebliche Verminderung der internationalen Telegramme anbetrifft, so fällt dieselbe beinahe ausschließlich auf den Verkehr mit Deutschland und Frankreich, während der Verkehr mit fast allen andern Ländern etwas zugenommen hat oder doch stabil geblieben ist. Da daneben die Sommersaison eine ziemlich günstige war, ohne jedoch durch den gesteigerten Verkehr im August und September den Ausfall in den meisten übrigen Monaten decken zu können, so läßt sich das ungünstige Gesamtergebnis nur durch die handelspolitischen Verhältnisse mit den genannten Nachbarstaaten erklären.

Ähnliche Verhältnisse scheinen auf den Transit eingewirkt zu haben, welcher insofern überraschende Resultate zeigt, als dessen Vermehrung ausschließlich einer bedeutenden Zunahme des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien (20 %) zu verdanken ist, während der Verkehr in der Richtung Frankreich-Österreich und vice versa, von dem man sich infolge Erstellung einer neuen Transitleitung eine Zunahme versprochen hatte, einen Rückgang um 4,6 % aufweist.

Wie die Zahl der Telegramme hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben ist, so verhält es sich folgerichtig auch mit dem daherigen Ertrage, welcher sich um Fr. 33,646. 23 niedriger stellt als die im Budget vorgesehene Summe. Gegenüber dem Vorjahre zeigt sich zwar eine Vermehrung von Fr. 27,453. 95, was sich daraus erklärt, daß im Laufe eines Geschäftsjahres nicht über alle während desselben gewechselten Telegramme mit dem Auslande abgerechnet werden kann, so daß sich die Abrechnung immer von einem Jahre ins andere hinüberzieht. Die genannte Vermehrung ist daher insofern nur eine scheinbare, als sie von dem Verkehr des Vorjahres herrührt.

Über den fortwährend in starker Zunahme begriffenen Telephonverkehr giebt Abteilung 8 nähern Aufschluß.

Das finanzielle Gesamtergebnis beider Dienstzweige zusammen stellt sich im Jahre 1892 im Vergleich zum Vorjahre und zum Voranschlage wie folgt:

	Rechnung 1891.	Budget und Nach- tragskredite 1892.	Rechnung 1892.
	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamteinnahmen	4,387,795. 68	4,433,925. —	4,628,145. 46
Gesamtausgaben .	3,527,239. 19	3,904,800. —	3,780,322. 69
Aktivsaldo	860,556. 49	529,125. —	847,822. 77

Die Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben auf die beiden Dienstzweige liefert folgendes Resultat, welches wir zur Vergleichung mit den Ergebnissen der Jahre 1890 und 1891 zusammenstellen:

A. Telegraph.

	1890. Fr.	1891. Fr.	1892. Fr.
Einnahmen . . .	2,809,631. 52	2,754,282. 14	2,775,847. 08
Ausgaben . . .	2,359,628. 16	2,389,039. 47	2,474,760. 38
Aktivsaldo	450,003. 36	365,242. 67	301,086. 70

B. Telephon.

	1890. Fr.	1891. Fr.	1892. Fr.
Einnahmen . . .	1,500,306. 51	1,633,513. 54	1,852,298. 38
Ausgaben . . .	907,206. 28	1,138,199. 72	1,305,562. 31
Aktivsaldo	593,100. 23	495,313. 82	546,736. 07

Die vorstehenden Ziffern bedürfen indessen einiger Erläuterungen, sowohl was das Gesamtergebnis, als die Ausscheidung anbetrifft. In den Einnahmen ist die Vermehrung des Inventarwertes, im Jahre 1892 Fr. 222,588. 92, inbegriffen, welche fast ausschließlich auf das Telephon fällt. Diese Vermehrung bildet nicht eine Bareinnahme, da sie nur gegenüber dem Vorjahre den Mehrwert des auf Jahresende vorhandenen Vorrates an Linienbau- und Apparaten-Material, sowie der in Betrieb stehenden Telegraphen- und Telephonapparate darstellt, welcher Mehrwert durch Neuanschaffungen entstanden ist und daher in den Ausgaben seinen Gegenwert findet. Wird dieser Posten außer Betracht gelassen, so würde sich nach obiger Ausscheidung für das Jahr 1892 eine Telephoneinnahme von nur Fr. 1,634,897. 04 ergeben und der Aktivsaldo des Telephonbetriebes würde auf Fr. 329,334. 73 reduziert. Sodann muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß jene Ausscheidung, obwohl den Rechnungsbelegen genau entsprechend, die thatsächlichen Verhältnisse nicht ganz richtig zur Anschauung bringt und das Rechnungsergebnis für den Telephonbetrieb günstiger erscheinen läßt, als es in Wirklichkeit ist. Der Grund davon liegt in der Unmöglichkeit, die Ausgaben für das Telephon aus der allgemeinen Rechnung ganz genau auszuschneiden, namentlich, weil ein großer Teil von Beamten, wie diejenigen der Centralverwaltung und die der Bureaux II. Klasse,

beide Dienstzweige besorgen, so daß es schwierig wäre, zu bestimmen, in welchem Verhältnisse eine Verteilung der Ausgaben für Gehalte vorzunehmen wäre. So viel steht indes fest, daß das Telephon auch diese Beamten in weit höherem Maße in Anspruch nimmt als der Telegraph.

Gemäß Beschluß der Bundesversammlung vom 20. Dezember 1889 erscheinen die Ausgaben für Neubau von Telegraphen- und Telephonlinien nicht in der Betriebsrechnung, sondern auf einem besondern Bauconto, welcher für das Jahr 1892 mit einem Zuwachs von Fr. 1,343,717. 65 belastet wurde, wovon Fr. 179,838. 70 auf Telegraphenlinien und Fr. 1,163,878. 95 auf Telephonlinien und -netze fallen. Der Gesamtbestand des Baucontos stellt sich, nach Abschreibung einer Amortisationssumme von Fr. 141,314. 44 (10 %), am Ende des Berichtsjahres auf Fr. 2,615,547. 57. Folgende Vergleichung des Bestandes mit demjenigen der beiden vorhergehenden Jahre zeigt das Anwachsen des Baucontos und dessen Verteilung auf die beiden Dienstzweige:

	1890. Fr.	1891. Fr.	1892. Fr.
Telegraph . . .	207,158. 51	361,029. 91	504,765. 62
Telephon . . .	525,866. 25	1,052,114. 45	2,110,781. 95
Totalbestand	733,024. 76	1,413,144. 36	2,615,547. 57

Die im Berichtsjahre gebauten neuen Telegraphenlinien sind ohne großen Belang und würden die dahierige Ausgabe von Fr. 179,838. 70 nicht genügend erklären, vielmehr wurde diese Summe zum weitaus größten Teile durch Materialanschaffungen beansprucht, nachdem zahlreiche Umbauten die vorhandenen Vorräte an Linienmaterial erschöpft hatten. Eine sofortige Ergänzung derselben noch auf Rechnung des Jahres 1892 zeigte sich um so mehr als geboten, weil die rechtzeitige Inangriffnahme einiger im Voranschlage für 1893 vorgesehenen, besonders für den Sommerverkehr wichtigen, Linien nur unter dieser Voraussetzung denkbar war.

Dagegen haben die Neubauten von Telephonlinien und -netzen eine größere Ausdehnung angenommen, als im Voranschlage vorgesehen war, obgleich die Kabellegungen in Bern und Genf, wie übrigens von vornherein vermutet wurde (siehe Budgetbericht), im Berichtsjahre noch nicht zur Ausführung gelangen konnten, weshalb diese Arbeiten denn auch auf das Budget des Jahres 1893 übertragen wurden. Anstatt der vorgesehenen 1200 neuen Stationen mußten deren 1774 eingerichtet werden, was eine entsprechende

Vermehrung der Anschlußleitungen bedingte, wozu noch die Anschlußlinien kommen, welche die 23 neuen Netze mit bestehenden Netzen verbinden. Die neu angelegten interurbanen Drähte erreichen eine Länge von 3101,8 km., während im Budget im ganzen nur 1762 km. vorgesehen waren. Durch diesen, alle Voraussicht übersteigenden Verbrauch an Linienmaterial wurden die vorhandenen Vorräte stark reduziert, so daß gegen Jahresende zu deren Ergänzung größere Anschaffungen gemacht werden mußten.

Wir wollen auch nicht unerwähnt lassen, daß die Anlage neuer Drähte in sehr vielen Fällen gleichzeitig einen Umbau bestehender Linien oder Drahtstränge bedingt, so daß schwer zu unterscheiden ist, wie weit es sich um Unterhalt oder Umbau handelt und wo der Neubau beginnt. Eine genaue Ausscheidung der Ausgaben, welche in den Bauconto fallen, von denjenigen, welche den Umbau betreffen und deshalb in die Betriebsrechnung gehören, erzeigt sich in solchen Fällen fast als unmöglich oder doch mit großen Komplikationen verbunden, was zur Folge hat, daß der Bauconto sich thatsächlich etwas zu hoch stellt, und zwar zu gunsten der Betriebsrechnung, die sich im gleichen Verhältnisse zu günstig gestaltet. Dieser Umstand verdient um so mehr Beachtung, als über die Rentabilität der Telephoneinrichtungen die irrigsten Meinungen bestehen, was denn auch die weitgehenden Ansprüche erklärt, welche von verschiedenen Seiten an die Verwaltung gestellt werden, sei es in Bezug auf die Erstellung neuer Verbindungen, sei es in Bezug auf die Herabsetzung der Taxen u. s. w.

Die vorliegenden Rechnungsergebnisse sind keineswegs dazu angethan, daß man sich dazu drängen lassen dürfte, nach der einen oder andern Richtung leichthin vorzugehen, vielmehr mahnen dieselben zu aller Vorsicht, wenn die bisherige erfreuliche Entwicklung des Telephonwesens nicht durch ungünstige finanzielle Resultate beeinträchtigt werden soll. Zwar stellt sich der Aktivsaldo des Telephonbetriebes, mit Einschluß der Inventarvermehrung, im Jahre 1892 um Fr. 51,422. 25 höher als im Vorjahre, aber andererseits ist der auf diesen Dienstzweig fallende Bauconto um Fr. 1,163,878. 95 gestiegen, so daß er Ende Jahres die Höhe von Fr. 2,110,781. 95 erreicht. Dieser Summe entspricht für das nächste Jahr ein Ausgabeposten in der Betriebsrechnung, für Verzinsung und Amortisation, im Betrage von Fr. 295,509. 46, welcher um Fr. 148,213. 43 höher steht als die entsprechende Ausgabe des Berichtsjahres.

Überhaupt zeigt eine Vergleichung der Betriebsrechnungen der Jahre 1890, 1891 und 1892, daß die Ausgaben in stärkerer Progression steigen als die Einnahmen, und zwar in folgenden Prozentsätzen:

	1889 auf 1890.	1890 auf 1891.	1891 auf 1892.
Zunahme der Einnahmen . . .	14,5 %	8,8 %	13,4 %
Zunahme der Ausgaben . . .	14,8 %	25,5 %	14,7 %

Die außerordentlich starke Zunahme der Ausgaben im Jahre 1891 rührt davon her, daß in diesem Jahre zum erstenmal ein Posten für Verzinsung und Amortisation des Baucontos erscheint. Auch ohne diese Ausgabe würde die Zunahme immerhin noch 17,3 % betragen.

Es dürfte daher leicht der Fall eintreten, daß die Einnahmen den Ausgaben nicht mehr die Wage hielten, wenn durch zu weit gehende Taxreduktionen das obige Verhältnis sich noch ungünstiger gestalten sollte.

Als ganz selbstverständlich darf vorausgesetzt werden, daß die Erträge des Telegraphenverkehrs nicht herbeigezogen werden dürfen, um etwa eintretende Ausfälle im Telephonbetriebe zu decken, wie wir auch das Umgekehrte als unzulässig zu bezeichnen im Falle waren, als wir im vorjährigen Geschäftsberichte Veranlassung nahmen, uns über die angeregte Reduktion der internen Telegraphen-taxen in ablehnendem Sinne auszusprechen. Es muß vielmehr der Grundsatz, daß nicht nur die Telegraphenverwaltung im allgemeinen, sondern auch die beiden Dienstzweige derselben, jeder für sich, zum allerwenigsten ihre Kosten decken sollen, auch für die Zukunft als die allein richtige Grundlage für die Festsetzung der Taxen festgehalten werden.

2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1892 fassen sich wie folgt zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien. der Drähte.	
a. Neu erstellte Linien:		
An Eisenbahnen	4,0	6,5
An Straßen	58,8	69,9
Total	62,8	76,4

Länge in Kilometern
der Linien. der Drähte.

b. Neue Drähte an bestehenden Linien:

An Eisenbahnen	—	51,5
An Straßen	—	41,6
Total	—	93,1

c. Umgebaute Linien:

An Eisenbahnen	32,6	135,8
An Straßen	10,2	22,8
Total	42,8	158,6

d. Ausgewechselte Drähte:

An Eisenbahnen	—	458,4
An Straßen	—	51,0
Total	—	509,4

e. Abgebrochene Linien:

An Eisenbahnen	4,8	6,0
An Straßen	28,8	24,6
Total	33,1	30,6

f. Abgebrochene Drähte:

An Eisenbahnen	—	0,6
An Straßen	—	11,0
Total	—	11,6

306

Kreise.	Länge in Kilometern der Linien zu						Total Kilometer.
	1 Draht.	2 Drähten.	3 Drähten.	4 Drähten.	5 Drähten.	6 Drähten und mehr.	
I. Lausanne	814, ₆	398, ₂	87, ₇	95, ₂	80, ₇	109, ₁	1585, ₅
II. Bern	634, ₂	289, ₂	234, ₂	76, ₆	45, ₅	140, ₅	1420, ₂
III. Olten	472, ₃	209, ₄	198, ₈	99, ₅	91, ₇	229, ₀	1300, ₇
IV. Zürich	328, ₁	274, ₅	59, ₄	69, ₂	72, ₅	128, ₇	932, ₄
V. St. Gallen	389, ₁	226, ₁	109, ₄	124, ₃	50, ₃	141, ₁	1040, ₃
VI. Chur	228, ₇	157, ₁	163, ₆	18, ₀	31, ₀	21, ₅	619, ₉
VII. Bellinzona . . .	137, ₀	103, ₆	—	8, ₃	91, ₅	31, ₆	372, ₀
Bestand auf Ende 1892	3004, ₀	1658, ₁	853, ₁	491, ₁	463, ₂	801, ₅	7271, ₀
" " " 1891	2985, ₃	1661, ₂	845, ₈	503, ₈	470, ₈	778, ₄	7244, ₈
Vermehrung . .	18, ₇	—	7, ₃	—	—	23, ₁	49, ₁
Verminderung . .	—	3, ₁	—	12, ₇	7, ₁	—	22, ₉
Total Zuwachs							26,₂

Auf Eisenbahnen und Straßen verteilt, ergeben sich folgende kilometrische Längen der Staatslinien und Drähte:

Kreise.	Länge der Linien.			Länge der Drähte.		
	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.
I. Lausanne	435,6	1149,9	1585,5	2,000,8	1613,5	3,614,3
II. Bern	533,9	886,3	1420,2	2,118,2	1326,2	3,444,4
III. Olten	715,9	584,8	1300,7	3,045,0	1225,6	4,170,6
IV. Zürich	483,6	448,8	932,4	1,746,0	919,8	2,665,8
V. St. Gallen	519,6	520,7	1040,3	2,198,7	763,9	2,962,6
VI. Chur	43,2	576,7	619,9	111,3	1291,6	1,402,9
VII. Bellinzona	150,9	221,1	372,0	720,0	327,1	1,047,1
Bestand auf Ende 1892 . .	2882,7	4388,3	7271,0	11,940,0	7367,7	19,307,7
„ „ „ 1891 . .	2849,3	4395,5	7244,8	11,884,8	7303,0	19,187,8
Vermehrung . .	33,4	—	26,2	55,2	64,7	119,9
Verminderung . .	—	7,2	—	—	—	—

Werden zum Bestande des Vorjahres die Neubauten zugezählt und der Abbruch abgezogen, so ergeben sich folgende Zahlen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Bestand auf Ende 1891	7244,8	19,187,8
Neubauten im Jahre 1892	62,8	169,5
	7307,6	19,357,8
Abbruch im Jahre 1892	33,1	42,2
Scheinbarer Bestand auf Ende 1892	7274,5	19,315,1
Der wirkliche Bestand beträgt aber	7271,0	19,307,7
Die Differenz von	3,5	7,4

entspricht den Längenveränderungen, welche infolge der vorgenommenen Umbauten und Verlegungen eingetreten sind.

In den obigen Zahlen sind 114,3 km. Kabellinien inbegriffen mit einer Vermehrung von 3,9 km. gegenüber dem Vorjahre. Diese Vermehrung rührt von neuen Kabellegungen zwischen den Tunneln Mühlenen und Naxberg an der Gotthardbahn und von der Meglisalp bis auf den Säntis her. Das letztere Kabel wurde auf Kosten der meteorologischen Centralstation für das Observatorium auf dem Säntis gelegt.

Die angeführten Neubauten betreffen hauptsächlich den Anschluß der neuen Telegraphenbureaux an das Netz. Außerdem wurden für zwei direkte internationale Leitungen Basel-Mülhausen und Zürich-Frankfurt a./M. die notwendigen Linienstücke bis an die Schweizergrenze erstellt.

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphenlinien und -drähte erzielen auf Ende 1892 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Selbständige Bahnlinien	690,5	1694,0
Bahndrähte an Staatslinien	—	6453,5
Bestand auf Ende 1892	690,5	8147,5
„ „ „ 1891	625,9	7140,0
Vermehrung	64,6	1007,5

Diese Vermehrung rührt von der Anlage von neuen Korrespondenz- und Signalleitungen und Stationsdrähten her.

Die konzedierten Privattelegraphenlinien und -drähte (Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger u. dgl.) hatten auf Ende 1892 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Unabhängige Privatlinien	562,5	765,7
Privatdrähte an Staatslinien	—	48,2
Bestand auf Ende 1892	562,5	813,9
„ „ „ 1891	512,9	735,7
Vermehrung	49,6	78,2

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1892 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindung untereinander, sowie der Starkstromleitungen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Staatslinien	7271,0	19,307,7
Bahnlinsen	690,5	8,147,5
Privatlinien	562,5	813,9
Bestand auf Ende 1892	8524,0	28,269,1
„ „ „ 1891	8383,6	27,063,5
Vermehrung	140,4	1,205,6

Die Starkstromleitungen, welche gemäß dem Bundesgesetz betreffend die Erstellung von Telegraphen- und Telephonlinien, vom 26. Juni 1889, unter die Kontrolle der Telegraphenverwaltung gestellt sind, nehmen eine immer größere Ausdehnung an und verursachen dem Personal der Direktion und der Telegrapheninspektion eine ganz erhebliche Mehrarbeit.

Es wurden genehmigt im Jahre 1890 37 Anlagen, welche Zahl im Jahre 1891 auf 54 und im Jahre 1892 auf 79 stieg. Unter den letztern befinden sich:

- 52 Anlagen für elektrische Beleuchtung;
- 7 „ „ „ Kraftübertragung;
- 15 Anlagen, welche gleichzeitig für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung dienen;
- 4 elektrische Trambahnen;
- 1 Anlage für Galvanoplastik.

Auf Ende des Jahres 1892 betrug die Gesamtzahl der genehmigten Starkstromanlagen 232. Hierbei sind diejenigen zahlreichen Anlagen für elektrische Beleuchtung nicht mitgezählt, deren Leitungen ausschließlich auf Privateigentum liegen und welche daher nicht unter die Bestimmungen des Bundesgesetzes fallen.

Trotz der an allen Kreuzungen zwischen Telegraphenleitungen und Starkstromdrähten vorgesehenen Schutzvorrichtungen sind auch im abgelaufenen Jahre einige Unfälle vorgekommen, welche meistens durch Berührungen zwischen den beiden Arten von Leitungen entstanden. Glücklicherweise hatten diese Unfälle nur Beschädigungen von Material und Apparaten der Centralstationen und der Telephonabonnenten zur Folge; dagegen darf nicht übersehen werden, daß solche Berührungen mit Starkstromdrähten, besonders mit solchen für hochgespannte Elektrizität, deren Zahl in neuester Zeit in starker Vermehrung begriffen ist, als eine ernstliche Gefahr für die Beamten der Verwaltung zu betrachten sind. Da der Unterhalt der Starkstromanlagen zum größten Teil in Privathänden liegt und von der Verwaltung nicht kontrolliert werden kann, so sind möglichst solide und wirksame Schutzvorrichtungen ein absolutes Bedürfnis, trotzdem deren Notwendigkeit von den Unternehmern von Starkstromanlagen, meistens aus finanziellen Rücksichten, nicht selten angezweifelt wird.

3. Telegraphenapparate.

Auf Ende 1892 standen im Betrieb:

- 1734 Morseapparate (Vermehrung 26),
- 47 Hughes (Vermehrung 3),
- 257 Relais (Vermehrung 2),
- 183 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten (Vermehrung 17).

Der Ruhestrombetrieb wurde im Berichtsjahre auf 4 weitem Drähten eingeführt und umfaßt auf Jahresende 85 Drähte mit 754 Apparaten.

4. Bureaux.

Im Jahre 1892 wurden 13 neue Telegraphenbureaux, worunter ein Sommerbureau, eröffnet, gegenüber 19 im Vorjahre. Überdies wurden 20 öffentliche, mit dem Telegraphennetze in Verbindung stehende Gemeinde-Telephonstationen errichtet, und zwar 9 mehr als im Vorjahre. 4 Bureaux III. Klasse wurden in Bureaux II. Klasse, 3 Eisenbahntelegraphenbureaux in Staatsbureaux, 2 Eisen-

bahntelegraphenbureaux und 1 Privatbureau in Telephonstationen und 1 Aufgabebureau in ein Eisenbahntelegraphenbureau umgewandelt. 6 Eisenbahntelegraphenbureaux wurden aufgehoben.

Im Vergleich zum Vorjahre ergibt sich folgende Bureauzahl:

	Bestand Ende 1891.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	Bestand Ende 1892.
Fortwährend geöffnete Staats- und Privat- bureaux (inkl. Tele- phonstationen) . .	1234	37	—	1271
Sommerbureaux . .	79	1	—	80
Eisenbahnbureaux .	98	1	11	88
Total der Telegraphen- bureaux	1411	39	11	1439
Aufgabebureaux . .	71	—	3	68
	1482	39	14	1507

In Bezug auf ihre Dienststunden verteilen sich die Telegraphenbureaux wie folgt:

Mit ununterbrochenem Dienst	5
„ verlängertem Tagdienst	10
„ vollem Tagdienst	54
„ teilweise erweitertem Dienst	58
„ beschränktem Dienst	1312
	<u>1439</u>

5. Personal.

Die Zahl der Beamten (mit Inbegriff der Centralverwaltung und der Kreistelegrapheninspektionen) belief sich Ende 1892 auf 1847, gegen 1817 auf Ende 1891; es erzielt sich demnach eine Vermehrung um 30 Beamte.

Die Zahl der Boten betrug Ende 1892 81, gegenüber 76 im Vorjahre, und vermehrte sich somit um 5.

Das provisorische Personal, bestehend aus 46 Aspiranten, 43 unpatentierten Gehülfen, 29 Lehrlingen und 11 Laufburschen, erreichte die Zahl von 118 und hat sich gegenüber dem Jahre 1891 weder vermehrt noch vermindert.

Die Gesamtvermehrung des definitiven Personals beträgt 35, d. h. die Gesamtzahl der Beamten und Bediensteten beläuft sich

Ende 1892, gegenüber 2011 im Vorjahre, auf 2046, wovon 574 weiblichen Geschlechtes.

In diesen Ziffern sind jedoch diejenigen Beamten, welche sich ausschließlich mit dem Telephonwesen befassen, sowie die im Taglohn bezahlten Magazin- und Linienarbeiter nicht inbegriffen. Erstere werden unter dem Specialabschnitt Telephonie besonders aufgeführt.

Im Bestande des definitiven Personals kamen im Laufe des Berichtsjahres folgende Änderungen vor:

	Freiwillige Rücktritte.	Abberufungen (resp. Demissionen auf Einladung der Ver- waltung hin).	Todesfälle.
Centralverwaltung	—	—	2
Bureaux I. und II. Klasse	6	5	1
„ III. Klasse	19	—	16
Bedienstete	1	1	—
	26	6	19

Die den Beamten und Bediensteten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbußen haben die Zahl von 765 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 108 Fälle abgenommen. Der Gesamtbetrag derselben beläuft sich auf Fr. 1362 und wurde vorschriftsgemäß zu gunsten des Beamtenversicherungsvereins an die eidgenössische Staatskasse abgeliefert.

Im Jahre 1892 ist der Verwaltung keine Beschwerde über Verletzung des Depeschengeheimnisses zugegangen.

Von den 37 Lehrlingen männlichen Geschlechts, die im Frühjahr 1892 ihre einjährige Lehrzeit vollendet hatten, sind infolge der vom 5. bis 10. Mai stattgehabten Schlußprüfungen 35 als Telegraphisten patentiert worden.

Im Berichtsjahre wurden neuerdings 34 Lehrlinge aufgenommen. Davon trat jedoch einer wegen Augenkrankheit und ein anderer wegen veränderten Familienverhältnissen wieder aus und drei gingen in den Postdienst über.

6. Beziehungen zum Auslande.

Die Zahl der dem internationalen Verträge beigetretenen Staatsverwaltungen und Privattelegraphengesellschaften ist im Jahre 1892 unverändert geblieben.

Die telegraphischen Verbindungen mit Deutschland sind um zwei direkte Linien, Basel-Mülhausen und Zürich-Frankfurt, vermehrt worden, während die seit 1. August 1890 bestehende Verbindung Chaux-de-Fonds-Morteau durch Verlängerung nach Besançon bedeutend an Wert gewonnen hat.

Mit der französischen Verwaltung wurde zum Zwecke der Erstellung telephonischer Anschlüsse ein Abkommen vereinbart, das noch der Genehmigung durch die zuständigen französischen Behörden bedarf. Auf Grund dieses Abkommens ist bereits eine Telephonverbindung Genf-St. Julien erstellt und unterm 16. September dem Verkehr übergeben worden.

Ebenso konnten infolge Vereinbarung mit den Verwaltungen der betreffenden Nachbarstaaten folgende Telephonverbindungen eröffnet werden:

Kreuzlingen-Konstanz, am 25. August, St. Gallen-Bregenz (Lindau), am 1. Oktober, Basel-St. Ludwig-Mülhausen, am 5. Oktober.

Leider entspricht bis jetzt der Verkehr dieser neuen Telephonverbindungen, trotz der mäßigen Gebühren, nicht den gehegten Erwartungen.

7. Telegraphischer Verkehr.

Wie in den früheren Jahren folgen hiernäch:

1. eine vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen in den beiden letzten Jahren (Tabelle I);
2. eine vergleichende Übersicht der in den beiden letzten Jahren nach den verschiedenen auswärtigen Staaten beförderten und von dort eingegangenen Telegramme (Tabelle II).

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1891 und 1892.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.
Januar . .	119,589	115,183	82,642	81,033	41,764	40,819	243,995	237,035
Februar . .	111,747	112,103	78,707	75,855	36,761	36,812	227,215	224,770
März . . .	135,306	125,664	89,897	83,588	39,131	40,716	264,334	249,968
April . . .	143,155	138,896	92,233	86,906	38,667	37,887	274,055	263,689
Mai	160,784	156,584	92,757	94,662	36,858	41,529	290,399	292,775
Juni	175,916	162,268	102,137	99,976	35,756	36,709	313,809	298,953
Juli	222,212	212,354	125,580	124,410	34,627	35,422	382,419	372,186
August . . .	257,775	257,466	158,124	161,938	39,989	40,178	455,888	459,582
September .	203,515	203,641	124,632	136,424	38,708	41,240	366,855	381,305
Oktober . .	183,305	183,101	111,580	114,480	42,577	45,404	337,462	342,985
November .	135,693	129,451	98,352	91,606	43,055	41,891	277,100	262,948
Dezember .	125,051	116,422	82,849	86,114	39,444	41,872	247,344	244,408
Total	1,974,048	1,913,133	1,239,490	1,236,992	467,337	480,479	3,680,875	3,630,604
Vermehrung	—	—	—	—	—	13,142	—	—
	—	—	—	—	—	2,81 %	—	—
Verminderung	—	60,915	—	2,498	—	—	—	50,271
	—	3,09 %	—	0,20 %	—	—	—	1,36 %

Tabelle II.

Vergleichende Übersicht

der während der beiden letzten Jahre nach auswärtigen Staaten beförderten und von dort eingegangenen Telegramme.

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der ausgewechselten Telegramme.	
	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.
Deutschland . .	212,064	204,959	201,490	193,386	413,554	398,345
Frankreich . .	171,049	172,969	204,217	195,601	375,266	368,570
Italien . . .	72,654	75,586	74,271	75,929	146,925	151,515
Österreich . .	52,487	53,356	56,221	54,973	108,708	108,329
England . . .	32,757	35,362	38,528	40,930	71,285	76,292
Belgien . . .	14,848	16,411	13,261	14,726	28,109	31,137
Amerika . . .	10,279	11,589	13,250	13,981	23,529	25,570
Rußland . . .	8,405	8,408	9,485	9,358	17,890	17,766
Niederlande . .	7,792	8,009	8,101	7,991	15,893	16,000
Spanien . . .	3,458	4,157	3,256	4,042	6,714	8,199
Rumänien, Serbien u. Bulgarien	3,324	3,784	3,683	4,045	7,007	7,829
Indien . . .	1,830	2,153	2,162	2,397	3,992	4,550
Ägypten . . .	1,343	1,747	2,152	2,415	3,495	4,162
China, Japan u. Australien	1,282	1,605	2,027	2,303	3,309	3,908
Algier . . .	1,370	1,518	1,839	1,992	3,209	3,510
Türkei . . .	1,554	1,660	1,596	1,705	3,150	3,365
Schweden . . .	1,044	1,032	1,106	1,132	2,150	2,164
Griechenland . .	591	621	701	703	1,292	1,324
Portugal . . .	591	557	724	672	1,315	1,229
Dänemark . . .	535	616	468	611	1,003	1,227
Norwegen . . .	433	388	481	553	914	941
Luxemburg . . .	277	313	216	283	493	596
Malta . . .	84	146	52	72	136	218
Afrika . . .	36	98	34	102	70	200
Persien . . .	43	21	39	25	82	46
Total	600,130	607,065	639,360	629,927	1,239,490	1,236,992

Die Zahl der beförderten und empfangenen Telegramme (Transit und übertelegraphierte nicht inbegriffen) stellt sich für die bedeutenderen Ortschaften wie folgt:

	Total der Telegramme im Jahre 1892.	Durchschnitt per Tag.
Zürich	560,524	1531
Basel	415,830	1136
Genf	322,995	882
Bern	219,802	601
Luzern	156,828	428
St. Gallen	138,999	380
Lausanne	120,080	328
Winterthur	110,609	302
Neuchâtel	56,729	155
Chaux-de-Fonds	56,131	153
Chur	55,267	151
Interlaken	47,037	129
Lugano	45,028	123
Biel	43,376	119
Vevey	38,590	105
Schaffhausen	36,271	99
Thun	36,196	99
Freiburg	36,160	99
Davos-Platz	31,662	87
Montreux	30,679	84
Rorschach	30,203	83
Solothurn	29,985	82
Aarau	28,814	79
Glarus	27,597	75
Bellinzona	23,771	65
Baden	22,914	63
St. Moritz-Bad	22,268	61
St. Moritz-Dorf	21,156	58
Ragaz	20,317	56
Burgdorf	20,012	55
Yverdon	19,336	53

Überdies finden sich:

9 Ortschaften	mit	41—50 Telegrammen	per Tag,			
16	"	31—40	"	"	"	"
24	"	21—30	"	"	"	"
77	"	11—20	"	"	"	"
990	"	1—10	"	"	"	"
235	"	weniger als 1	Telegramm	per Tag.		

Die Statistik der Telegramme ergibt mit Bezug auf den Inhalt folgende Prozentsätze.

	Interne.		Internationale.	
	1891.	1892.	1891.	1892.
Staatstelegramme . .	0,79	0,84	0,12	0,19
Börsennachrichten . .	6,20	3,52	13,64	8,47
Handelstelegramme . .	27,29	30,14	45,12	50,43
Privatangelegenheiten .	62,52	62,58	39,86	39,84
Zeitungsnachrichten .	3,20	2,92	1,76	1,07
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 135,550, wovon 62,24 % auf den Post- und 37,76 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältnis:

	Interne.		Internationale.	
	1891.	1892.	1891.	1892.
Ohne besondere Angaben . .	79,73	79,55	93,62	93,73
Mit bezahlter Antwort . . .	8,57	8,38	2,94	3,19
Bezahlte Antworten	7,47	7,52	2,58	2,28
Mit „Expressen bezahlt“ . . .	2,24	2,46	0,02	0,02
Mit „Expressen“	0,50	0,55	0,10	0,15
Kollationierte	—	—	0,02	0,04
Chiffrierte	—	—	—	0,02
Mit Empfangsanzeige	0,01	0,02	0,05	0,06
Rekommandierte	—	0,01	—	—
Nachzusendende	0,22	0,24	0,06	0,06
Mit mehreren Adressen . . .	0,81	0,81	0,51	0,33
Per Post zu bestellende . . .	0,19	0,18	0,06	0,08
Während der Nachtzeit zu bestellende	0,05	0,06	—	—
Offene Zustellung	0,01	—	—	—
Mit mehreren Angaben . . .	0,20	0,22	0,04	0,04
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Klassifikation nach der Wortzahl erzeugt folgendes Prozentverhältnis:

Wortzahl.	Interne.		Internationale.	
	1891.	1892.	1891.	1892.
3	0,05	0,11	1,28	1,42
4	1,08	1,12	2,49	3,02
5	1,58	1,55	3,99	4,45
6	4,92	4,80	5,62	5,60
7	5,69	5,68	8,24	7,10
8	10,58	10,81	8,82	8,45
9	8,62	8,75	8,47	8,50
10	12,98	13,08	9,79	9,48
11	6,89	6,97	7,29	7,78
12	8,79	8,81	6,86	6,95
13	5,82	5,84	5,42	5,58
14	6,27	6,08	5,00	5,10
15	3,81	3,87	4,21	4,47
16	4,35	4,28	3,84	3,49
17	2,52	2,61	3,01	2,77
18	2,81	2,69	2,54	2,35
19	1,76	1,68	2,00	2,02
20	2,18	1,86	1,78	1,74
21—30	6,51	6,43	7,11	7,09
über 30	3,44	3,53	3,84	2,74
	100,00	100,00	100,00	100,00
Durchschnittswortzahl	13,42	13,89	12,99	12,72

Als Ausweis über die Beteiligung der verschiedenen Arten von Bureaux bei der Beförderung der Telegramme folgt nachstehend eine Zusammenstellung der verschiedenen Telegrammgattungen, der Zahl der Bureaux und der Arbeitstage, sowie der sich daraus ergebende Durchschnitt für jeden Arbeitstag, wobei die internen übertelegraphierten und die internationalen Transitlegramme doppelt berechnet sind.

Interne abgehende Telegramme	1,913,133	
„ ankommende „	1,922,007	
		3,835,140
Internationale abgehende Telegramme .	605,517	
„ ankommende „ .	631,475	
		1,236,992
Amtliche abgehende Telegramme . . .	135,550	
„ ankommende „ . . .	121,600	
		257,150
Übertrag	5,329,282	

	Übertrag	5,329,282
Interne übertelegraphierte		4,662,148
Internationale Transitlegramme (Auswechslungsverkehr)		2,652,610

Total der Telegramme 12,644,040

		A n z a h l			Durchschnitt per Beamten und per Tag.
		der Bureaux.	der Telegramme.	der Arbeitstage.	
Bureaux	I. Klasse	15	8,090,577	107,432	75,8
"	II. " "	32	1,376,180	34,313	40,1
"	III. " "	1391	3,177,283	509,106	6,2
		1438	12,644,040	650,851	19,4

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit auf den Bureaux I. Klasse um 2,7, auf den Bureaux II. Klasse um 2,8 und auf den Bureaux III. Klasse um 0,2 gesunken.

Die größeren Bureaux erzielen für das ganze Jahr folgende Durchschnittszahlen per Arbeitstag:

Bern 89, St. Gallen 84, Zürich 82, Basel 78, Luzern 72, Chur und Genf je 71, Neuchâtel 68, Lausanne und Winterthur je 67, Brieg und Olten je 64, Sion 62, Bellenz 61, Lugano 59, Vevey 58, Glarus und Samaden je 55, Chaux-de-Fonds und Rapperswyl je 54, Schaffhausen 53, Langenthal 52, Thun 51, Klein-Basel 48, Interlaken 47, Biel 46, Ragaz 43, Nyon 41, Romanshorn 38, Solothurn und Yverdon je 36, Aarau, Frauenfeld und Montreux je 34, Davos-Platz 33, Freiburg und Rorschach je 32, Porrentruy 28, Uster 27, Baden, Bulle und Morges je 25, Zug 24, Zofingen 23, Delsberg 22, Locle und Wyl je 19.

Die der Verwaltung wegen Verstümmelung, Verspätung oder Verlust von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 980, wovon 470 durch die Centralverwaltung und 510 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden. Davon fallen auf den internen Verkehr 458, von denen 149 als unbegründet abgelehnt wurden, während 305 zu Disciplinarverfügungen und Taxrückerstattungen Anlaß gaben. 4 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 194 Fällen zusammen auf Fr. 159. 80.

Auf den internationalen Verkehr fallen 486 Reklamationen, wovon sich 283 als begründet erwiesen, während 172 abgelehnt wurden. 31 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 36, wovon 5 abgelehnt wurden und 8 auf Jahresende unerledigt blieben.

In 259 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 6903. 29 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 6675. 43 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß darin 142 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungs-telegramme (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 6440. 10. Da die Taxen solcher Telegramme, gemäß den Bestimmungen des internationalen Reglements, nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungsfall auch ganz von der Schweiz zu tragen.

8. Telephonwesen.

Der Bestand der Telephonnetze in Bezug auf Abonnements, Stationen, Linien und Drähte am 31. Dezember 1892 ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Bestand der Telephonnetze am 31. Dezember 1892.

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Abonne- ments.	Stationen.	
				Ende 1892.	Ver- mehrung.
Aarau	184,241	422,882	156	200	21
Aarberg	35,515	47,520	25	25	25
Adlisweil	2,620	26,150	8	10	
Affoltern	11,400	47,500	11	14	
Aigle	28,095	89,210	40	54	5
Altstädten	32,484	92,718	15	16	— 2
Amrisweil	21,070	34,850	12	11	
Arbon	2,155	5,580	6	7	
Arth	8,180	28,835	9	10	1
Baden	60,950	198,475	63	73	13
Basel	408,122	2,801,618	1,531	1,672	150
Bauma	15,985	26,200	11	12	
Bellinzona	54,700	72,720	14	18	
Bern	500,775	2,206,865	772	899	146
Bex	18,773	37,960	32	34	2
Biel	150,510	433,560	201	230	28
Bischofszell	23,745	28,655	11	15	
Boudry	6,220	19,755	14	14	1
Bremgarten	1,340	2,850	6	6	6
Buchs	4,855	17,725	16	18	4
Bülach	3,645	8,695	8	8	1
Bulle	8,975	20,500	11	11	11
Büren	8,440	10,155	9	10	10
Burgdorf	34,805	57,545	44	50	12
Cernier	15,835	43,511	25	30	12
Châtel-St. Denis		27,600	1	1	1
Chaux-de-Fonds	158,545	372,880	419	495	38
Chur	36,703	84,814	58	79	4
Colombier	26,580	40,185	24	26	1
Couvet	36,635	47,440	20	23	1
Davos	13,605	75,880	61	70	18
Degersheim	8,170	14,670	7	10	
Delémont	57,167	107,280	19	20	— 1
Übertrag	1,980,890	7,551,188	3,659	4,171	508

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Abonne- ments.	Stationen.	
				Ende 1892.	Ver- mehrung.
Übertrag	1,980,890	7,551,188	3,659	4,171	508
Dießenhofen . . .	1,870	4,180	8	9	9
Echallens . . .	7,900	22,870	9	9	9
Flawyl . . .	27,840	37,825	12	18	1
Fleurier . . .	9,475	13,290	12	13	— 2
Frauenfeld . . .	34,815	76,270	31	37	10
Freiburg . . .	110,820	454,170	77	96	13
Gais . . .	5,180	22,945	13	17	17
Genf . . .	501,170	4,702,727	2,109	2,328	152
Glarus . . .	73,244	194,699	91	113	23
Gößau . . .	25,100	36,700	21	22	— 2
Grandson . . .	7,805	20,218	7	8	8
Grenchen . . .	4,695	12,665	16	24	3
Grindelwald . . .	1,441	3,588	4	5	5
Heiden . . .	6,070	15,325	15	19	1
Herisau . . .	38,425	186,669	81	105	
Herzogenbuchsee .	5,480	37,575	17	19	19
Horgen . . .	12,400	35,545	21	24	1
Interlaken . . .	44,207	105,728	65	71	15
Kreuzlingen . . .	25,060	39,790	14	22	6
Langenthal . . .	57,894	84,719	31	43	6
Langnau . . .	20,790	49,340	31	35	35
Laufen . . .	1,855	24,520	7	7	7
Lausanne . . .	228,915	1,366,580	732	893	87
Lenzburg . . .	11,595	50,418	35	47	2
Lichtensteig . . .	10,995	21,590	11	16	16
Liestal . . .	29,850	54,960	35	44	1
Locarno . . .	12,280	17,705	22	28	7
Locle . . .	24,419	68,460	106	117	11
Lugano . . .	26,207	70,888	51	72	7
Luzern . . .	163,825	830,661	366	453	67
Männedorf . . .	2,710	9,515	5	5	— 1
Meggen . . .	6,199	15,971	13	14	
Meilen . . .	1,755	21,475	13	16	16
Übertrag	3,521,076	16,260,209	7,740	8,920	1,057

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Abonne- ments.	Stationen.	
				Ende 1892.	Ver- mehrung.
Übertrag	3,521,076	16,260,209	7,740	8,920	1,057
Monthey . . .	6,775	21,855	12	13	13
Montreux . . .	65,565	448,140	229	258	6
Morges . . .	44,329	125,406	51	55	12
Moudon . . .	41,760	63,140	11	12	4
Münster . . .	6,995	23,525	5	5	
Murten . . .	7,660	24,480	21	24	24
Neuchâtel . . .	145,720	640,805	315	357	36
Neuenstadt . . .	10,300	19,595	14	16	— 1
Noirigue . . .	1,735	5,280	7	7	7
Nyon . . .	39,668	129,774	38	43	2
Olten . . .	22,970	35,855	25	31	1
Payerne . . .	13,090	19,885	11	12	— 1
Pfäffikon . . .	1,445	5,545	4	6	
Pfungen . . .	11,200	21,350	11	16	2
Pruntrut . . .	13,882	25,742	29	35	— 1
Ragaz . . .	88,580	187,480	29	35	3
Rapperswyl . . .	3,875	15,525	13	14	2
Reconvillier . . .	13,340	14,980	4	6	
Reinach . . .	21,985	123	38	48	48
Rheineck . . .	1,880	7,775	8	8	1
Rheinfelden . . .	6,280	22,930	15	21	3
Richtersweil . . .	2,880	3,840	6	6	
Rolle . . .	49,887	149,985	69	74	5
Romanshorn . . .	16,665	29,990	19	22	6
Romont . . .	4,740	10,065	15	16	16
Rorschach . . .	44,025	159,466	54	63	6
Rüti . . .	30,965	117,495	10	12	
St. Aubin . . .	14,785	27,290	18	18	3
St. Croix . . .	22,560	34,080	21	23	3
St. Gallen . . .	222,469	923,404	560	666	70
St. Imier . . .	25,375	68,520	61	65	2
St. Margrethen . . .	1,928	3,870	4	4	— 1
St. Moritz . . .	7,940	44,080	33	41	1
Übertrag	4,533,177	19,813,711	9,500	10,952	1,329

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Abonne- ments.	Stationen.	
				Ende 1892.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,533,177	19,813,711	9,500	10,952	1,329
Schaffhausen . .	46,574	197,786	161	205	20
Sissach	1,465	2,570	6	6	
Solothurn . . .	103,928	233,387	107	136	12
Sonceboz . . .	14,495	85,710	10	12	1
Stäfa	0,855	3,075	5	6	
Sumiswald . . .	5,785	14,785	12	12	12
Tavannes . . .	1,735	4,990	4	7	1
Thalweil . . .	10,785	39,155	17	19	
Thun	53,017	188,264	66	79	16
Tramelan . . .	2,220	7,550	8	8	— 2
Turbenthal . .	7,040	20,705	10	12	4
Uster	9,520	31,625	15	15	— 3
Uzwyl	5,710	25,170	15	19	19
Vevey	63,286	387,159	273	304	21
Wädensweil . .	7,150	17,205	15	19	1
Wald	11,540	19,660	14	17	1
Weinfelden . .	9,110	32,645	19	21	6
Wetzikon . . .	3,755	19,935	15	15	1
Wichtrach . . .	19,480	45,290	21	21	21
Winterthur . .	116,410	390,699	196	239	15
Wyl	44,980	89,665	47	47	13
Yverdon	54,870	92,065	45	57	— 2
Zofingen . . .	61,840	125,645	66	83	1
Zug	38,820	133,805	74	80	21
Zürich	591,895	4,643,585	1,713	1,978	266
Bestand 31. Dez. 1892	5,818,887	26,665,841	12,434	14,369	1,774
Bestand 31. Dez. 1891	5,159,152	21,358,351	10,888	12,595	
Vermehrung im Jahr 1892 . .	659,285	5,307,490	1,546	1,774	1,774

Außerdem bestehen noch 11 isolierte, außerhalb der eigentlichen Telephonnetze liegende Telephonabonnements mit 26 Stationen und 65 km. Drahtlänge.

Als Hauptergebnisse des Berichtsjahres heben wir folgende Zahlen hervor:

	Bestand auf Ende		Vermehrung
	1891.	1892.	1892.
Zahl der Netze	101	124	23
Zahl der Abonnements . .	10,888	12,434	1546
Zahl der Stationen	12,595	14,369	1774
Länge der Linien in km. . .	5,159,1	5,818,8	659,2
Länge der Drähte in km. . .	21,358,8	26,665,8	5307,5

Die folgenden 23 neuen Netze wurden eröffnet:

Aarberg	Grandson	Murten
Bremgarten (Aargau)	Grindelwald	Noiraigue
Bulle	Herzogenbuchsee	Reinach
Büren a. A.	Langnau	Romont
Châtel-St. Denis	Laufen (Jura)	Sumiswald
Dießenhofen	Lichtensteig	Uzwyl
Echallens	Meilen	Wichtrach
Gais	Monthey	

Außerdem waren auf Jahresende im Bau begriffen die Netze: Avenches, Ebnet-Kappel, Fraubrunnen, Kalchofen, Mühlehorn, Stein a. Rh., Wallenstadt, Weesen, Wohlen (Aargau).

Folgende neue interurbane Verbindungen wurden erstellt:

	Linienlänge. km.
Bern-Aarberg	18,7
Biel-Aarberg	13,0
Bern-Neuenburg	53,6
Bern-Langnau	32,7
Bern-Wichtrach	14,0
Bern-Luzern	92,2
Burgdorf-Sumiswald	17,5
Zürich-Bremgarten	17,0
Basel-Laufen	22,1
St. Gallen-Lichtensteig	29,4
St. Gallen-Rorschach (zweite Verbindung)	12,1
St. Gallen-Gais	11,0
Flawyl-Uzwyl	6,4

Übertrag 339,7

	Linienlänge. km.
Übertrag	339,7
Rorschach-Rheineck	8,7
Lausanne-Echallens	15,2
Nyon-Morges	28,7
Morges-Aubonne	10,0
Aigle-Monthey	9,4
Vevey-Châtel-St. Denis	10,5
Vevey-Bulle	29,5
Yverdon-Grandson	4,1
Genf-Nyon	22,6
Freiburg-Romont	23,6
Freiburg-Murten	16,4
Neuchâtel-Noiraigne	16,7
Neuchâtel-Chaux-de-Fonds (zweite Verbindung)	20,6
Chaux-de-Fonds-St. Imier (zweite Verbindung)	18,0
Biel-Büren a. A.	11,0
Aarau-Reinach	20,5
Frauenfeld-Weinfelden	16,4
Frauenfeld-Wyl	8,6
Schaffhausen-Dießenhofen	11,0
Langenthal-Herzogenbuchsee	8,1
Meilen-Männedorf	4,6
Interlaken-Grindelwald	18,1
Luzern-Zug	19,7
Zürich-Basel (zweite Verbindung)	92,0
Total 37 Verbindungen mit	<u>783,7</u>

Ebenso folgende internationale Verbindungen:

	Linienlänge bis an die Schweizergrenze. km.
Basel-St. Ludwig (Schleife)	2,6
St. Gallen-Bregenz (Schleife)	20,7
Kreuzlingen-Konstanz (eindrätig)	0,9
Genf-St. Julien (Schleife)	7,8
Total 4 Verbindungen mit	<u>32,0</u>

Die Gesamtlänge der interurbanen Leitungen (mit Inbegriff der internationalen) beträgt auf Jahresende 3799,0 km., von denen 2371,1 km. doppeldrätig und 1427,9 km. eindrätig angelegt sind.

Somit stellt sich die Gesamtlänge der interurbanen Drähte auf 6170,1 km. gegen 3005,2 km. im Vorjahre.

Die Vermehrung von 3164,9 km. rührt teilweise von der Neu-
anlage obiger 41 Verbindungen, teils von der Umwandlung von
15 eindräftigen Linien in Schleifen her.

In vorstehender Tabelle über den Bestand der schweizerischen
Telephonnetze sind auch deren Verbindungslinien mit einer Länge
von 3767,0 km. und einer Drahtlänge von 6107,0 km. inbegriffen,
nicht aber die internationalen Anschlußleitungen.

In Zürich sind 1430 m. Kabellinien mit einer Drahtlänge von
773,2 km. gelegt worden; auch in Basel ist eine neue Kabelanlage
im Bau begriffen, kann aber erst im Jahre 1893 dem Betrieb über-
geben werden.

Der Gesamtbestand der Telephonkabel auf Jahresende ist
folgender:

Netz.	Länge der Kabel		Länge der Leitungen.
	mit einfachen Adern. m.	mit Doppel- adern. m.	
Genf	58,935	1,887	1,875,0
Lausanne	7,455	—	201,2
Bern	5,310	6,570	479,2
Basel	18,900	1,630	598,2
Luzern	—	6,720	336,0
Zürich	41,840	14,320	1,902,2
St. Gallen	18,888	—	510,0
Total	151,328	31,127	5,902,7

Im Frühjahr 1892 wurde die Telephoncentralstation im neuen
Postgebäude in St. Gallen bezogen, wodurch erhebliche Abände-
rungen in der Linienanlage herbeigeführt wurden.

Beinahe alle einzelnen Telephonnetze sind nun durch inter-
urbane Leitungen untereinander verbunden, und es hat infolge dieses
Umstandes der interurbane Verkehr eine ganz hervorragende Be-
deutung erlangt, was die Verwaltung veranlaßte, verschiedene Ver-
besserungen einzuführen. Der interurbane Verkehr auf weitere
Entfernung oder durch mehrere Centralstationen läßt sich nur auf
Schleifenleitungen in befriedigender Weise durchführen, weshalb
eine größere Zahl der schon bestehenden eindräftigen Leitungen
in Schleifen umgewandelt werden mußten. Die dadurch bedingte
Vermehrung der Drähte konnte indes nur dadurch ermöglicht werden,

daß ein Teil der bestehenden Linien umgebaut und mit stärkern und längern Stangen versehen wurde.

Für die Verbindung der Schleifenleitungen sind auf den Centralstationen besondere, ziemlich komplizierte Apparate erforderlich, welche erst konstruiert und erprobt werden mußten; im abgelaufenen Jahre konnten daher noch nicht alle Centralstationen mit solchen Apparaten ausgerüstet werden.

Eine andere Folge der Ausdehnung des interurbanen Verkehrs ist die, daß die Abonnenten viel größere Ansprüche an die Telephonapparate stellen als früher. Während noch vor wenigen Jahren die meisten Abonnenten den größten Wert auf den Lokalverkehr legten und die interurbanen Leitungen nur ausnahmsweise benützten, zeigt sich gegenwärtig vielfach das umgekehrte Verhältnis, besonders bei den kleinen Netzen, wo auf die interurbanen Verbindungen der Hauptwert gelegt wird. Nun ist begreiflich, daß der Verkehr auf den interurbanen Leitungen, deren Länge mehrere 100 km. betragen kann, ganz andere Anforderungen an die Apparate stellt, als der Lokalverkehr auf Entfernungen von wenigen Kilometern, und es mußte daher die Verwaltung darauf bedacht sein, die älteren Apparate gegen neuere auszuwechseln. Diese Auswechslungen können selbstverständlich nur successive, nach Verhältnis des Bedürfnisses, geschehen, denn abgesehen von den bedeutenden Kosten, muß dabei auch auf die Leistungsfähigkeit der einheimischen Industrie Rücksicht genommen werden, wie denn die Verwaltung überhaupt oft Schwierigkeiten findet, von der letzteren die den Bedürfnissen entsprechende Qualität der Apparate zu erhalten.

Die Ausdehnung des Fernverkehrs bedingt aber nicht nur vollkommenere Apparate, sondern stellt auch die weitgehendsten Anforderungen an das Linienmaterial; namentlich war es schwierig, Kabel von entsprechender Qualität zu finden. In letzter Zeit werden für die wichtigeren Kabelanlagen Luftraumkabel verwendet, welche im Telephonbetrieß beinahe ebenso günstige Verhältnisse aufweisen, wie oberirdische Leitungen.

In den großen Städten entstehen durch die Starkstromanlagen Schwierigkeiten im Telephonbetriebe. Die bis jetzt aufgetretenen Störungen, welche sich gewöhnlich durch ein mehr oder weniger starkes fremdartiges Geräusch im Telephon der Abonnenten bemerkbar machen, waren meistens in Mängeln der Starkstromanlagen begründet. Dabei hat sich aber auch ergeben, daß nicht, wie oft behauptet wird, die Schleifenschaltung für sich allein im stande ist, die Telephonleitung gegenüber einer gestörten Starkstromleitung zu schützen, sondern daß auch an die Ausführung der Starkstrom-

leitungen gewisse Bedingungen gestellt werden müssen, wenn beide Arten von Anlagen ohne gegenseitige nachteilige Einwirkung nebeneinander bestehen sollen. Immerhin läßt die Verwaltung, um ihrerseits alles mögliche zu thun, die neuen Kabelanlagen doppeldrähtig ausführen, dagegen hält sie sich dabei aber auch um so mehr für berechtigt, von den Starkstromunternehmungen mit allem Nachdruck die Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften fordern zu dürfen.

In Innern der größern Städte, namentlich derjenigen mit elektrischer Beleuchtung oder Trambetrieb, hält es oft schwer, ein geeignetes Tracé für die Kabelanlagen zu finden, weil die verschiedenen schon vorhandenen Leitungen den Straßengrund nach allen möglichen Richtungen und in verschiedener Tiefe durchsetzen.

Diese Schwierigkeiten veranlaßten die Verwaltung, an solchen Orten zu einem neuen System der Kabellegung überzugehen, welches darin besteht, daß in den wichtigsten Straßen eigene Kanäle (eiserne Röhren) gelegt und die Kabel später nach Bedürfnis eingezogen werden. Solche unterirdische Kabelkanalisationen sind gegenwärtig in Zürich und Basel in der Ausführung begriffen.

Das ausschließlich im Telephondienst verwendete Personal hatte auf Jahresende im Vergleich zum Vorjahre folgenden Bestand:

	Bestand Ende 1891.	Bestand Ende 1892.	Ver- mehrung.
Telephonchefs und Gehülfen	24	31	7
Telephonistinnen	115	121	6
	139	152	13
Daneben befinden sich noch:			
Telegraphisten, welche gleichzeitig die Telephonnetze überwachen .	29	32	3
Telephonisten, welche nebenbei noch einem anderen Berufe obliegen .	64	82	18
Total	232	266	34

Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß in obigen Ziffern weder die Beamten der Centralverwaltung, noch die im Taglohn bezahlten Telephonarbeiter inbegriffen sind.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1891.	1892.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Lokalgespräche:				
Taxfreie	5,478,926	5,588,556	109,630	—
Taxpflichtige	1,272,023	1,535,188	263,165	—
	6,750,949	7,123,744	372,795	—
Interurbane Gespräche:				
I. Bis 50 km. (30 Cts.) . .	534,559	655,647	121,088	—
II. 51 bis 100 km. (50 Cts.)	137,797	156,878	19,081	—
III. Über 100 km. (75 Cts.) .	15,132	23,743	8,611	—
	687,488	836,268	148,780	—
Phonogramme	8,685	7,377	—	1308
Vermittelte Telegramme . .	176,779	170,771	—	6008
Total aller Übermittlungen	7,623,901	8,138,160	514,259	—

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 5,5 % und bei den interurbanen Gesprächen 21,6 %. Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Verminderung von 15,1 % und bei den Telegrammvermittlungen eine solche von 3,4 %. Das Total aller telephonischen Vermittlungen weist eine Vermehrung von 6,7 % auf.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche nach der Gesamtzahl aller Abonnements berechnet, welche sich auf Verbindungen mit einer Centralstation beziehen (solche für unabhängige Verbindungen können bei dieser Statistik nicht in Betracht fallen), stellt sich auf 581, gegenüber 630 im Vorjahre. Die Verminderung des Durchschnittes erklärt sich daraus, daß im Laufe des Berichtsjahres viele neue kleinere Netze erstellt wurden, welche zusammen eine nur ganz unbedeutende Zahl von Lokalgesprächen aufweisen.

Die Zahl der taxpflichtigen Lokalgespräche macht 21,5 % aller Lokalgespräche aus und verteilt sich auf 2529 Abonnements oder 20,6 % der Gesamtzahl aller Abonnements. 9731 Abonnements oder 79,4 % hatten somit nicht mehr als 800 Lokalgespräche.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 78,4 % in den I. Rayon, 18,8 % in den II. Rayon und 2,8 % in den III. Rayon.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche im I. Rayon um 22,6 %, diejenigen im II. Rayon um 13,8 % und diejenigen im III. Rayon um 56,9 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Verkehr der öffentlichen Sprechstationen betrug im Jahre 1892:

Lokalgespräche	17,433
Interurbane Gespräche	5,640
Phonogramme	68

Die 11 bedeutenderen Telephonnetze weisen folgende Verkehrszahlen auf:

	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.	Phono- gramme.	Tele- gramme.	Total der Über- mittlungen.
Basel	1,303,769	45,016	884	43,149	1,392,818
Zürich	1,227,508	126,339	285	17,004	1,371,136
Genf	1,276,361	26,690	198	23,533	1,326,782
Lausanne	586,013	41,471	385	5,276	633,145
Bern	489,097	58,400	3092	10,283	560,872
St. Gallen	346,114	59,612	42	2,433	408,201
Chaux-de-Fonds	257,139	31,940	15	555	289,649
Luzern	224,498	14,077	236	7,891	246,702
Montreux	171,331	23,603	29	3,348	198,311
Neuchâtel	154,262	23,777	102	1,476	179,617
Vevey	136,694	19,286	33	2,662	158,675
Total	6,172,786	470,211	5301	117,610	6,765,908



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1892.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.04.1893
Date	
Data	
Seite	189-331
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 112

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.